CLIVE CUSSLER & CRAIG DIRGO
NAVI FANTASMA
(The Sea Hunters II, 2002)

A Barbara, sempre a Barbara.
C.C.

A mia madre, che ha cresciuto sei figli
e decine di cani: ci manchi.
C.C.

IN MEMORIA DI

WILLARD BASCOM
pioniere oceanico di prima grandezza

ROBERT FLEMING
insigne ricercatore

RICHARD SWETE
storico eccezionale e archeologo marino

DONALD SPENCER
colui che ispirò una legione di sommozzatori

e

GERALD ZINSER
ultimo sopravvissuto fra i membri dell'equipaggio del *PT-109*

Consiglio di amministrazione
della NUMA

CLIVE CUSSLER, presidente
DIRK CUSSLER, direttore generale
CRAIG DIRGO
ROBERT ESBENSON*
WALT SCHOB, colonnello

VISIT…

RALPH WILBANKS
DOUGLAS WHEELER
WILLIAM SHEA
WILLIAM THOMPSON, ammiraglio
HAROLD EDGERTON*
MICHAEL HOGAN
CLYDE SMITH
ERIC SCHONSTEDT*
PETER THROCKMORTON*
DONALD WALSH, capitano di fregata
TONY BELL*
DANA LARSON
KENHELM STOTT, JR.*
BARBARA KNIGHT

* Deceduto

Introduzione

Noi tutti siamo affascinati dal mare e dai misteri che giacciono sul fondo degli abissi. Si tratta di una delle grandi incognite tuttora esistenti. Uomini amanti dell'avventura scalano le montagne più alte per raggiungerne la vetta e bearsi alla vista dell'orizzonte lontano un centinaio di chilometri. Il sub non condivide simili piaceri. A meno che non s'immerga nelle acque cristalline dei tropici, gode di una visibilità che raramente supera i sei metri, e può soltanto immaginare che cosa si nasconda nell'oscurità circostante.

Uomini e donne hanno calpestato la maggior parte della superficie terrestre, e anche il minimo dettaglio rilevato è stato fotografato dai satelliti. Osservatori giganteschi e telescopi spaziali come quello di Hubble ci hanno mostrato le meraviglie dell'universo più profondo. Ma l'occhio umano e gli obiettivi della cinepresa hanno registrato meno dell'uno per cento dei tesori che giacciono sotto la superficie del mare.

La liquida, vuota dimensione degli abissi rappresenta tuttora un grosso enigma.

Grazie a un'improvvisa ondata d'interesse scientifico, tuttavia, la tecnologia subacquea sembra essersi infine destata. Missioni esplorative hanno indagato su ogni minimo dettaglio, dalle tempeste marine alla migrazione delle specie acquatiche, le correnti, la geologia, l'acustica subacquea e il

sempre più assillante spauracchio dell'inquinamento. Nuove, sofisticate attrezzature capaci di scandagliare profondità di centinaia e centinaia di metri hanno consentito di localizzare nell'oscurità silente importanti relitti storici che giacevano da secoli nelle loro anonime tombe acquee.

Uomini come Bob Ballard e società come la Nauticos hanno raggiunto e fotografato parecchi di questi relitti dispersi, ma molti giacciono ancora là, in attesa. E questo è ciò di cui noi ci occupiamo: cercare di ritrovarli. La National Underwater and Marine Agency (NUMA) si dedica alla ricerca di navi di una certa importanza storica scomparse, nella speranza di riuscire a rintracciarle e analizzarle prima che si deteriorino e vadano perdute per sempre. Trattandosi di una società con mezzi limitati, finanziata per lo più grazie ai diritti dei miei libri, le nostre missioni si concentrano esclusivamente su relitti in acque poco profonde.

La NUMA venne fondata nel 1978, durante la pausa tra la nostra prima avventura - l'infruttuosa caccia alla *Bonhomme Richard* di John Paul Jones - e i preparativi in vista del secondo tentativo di rintracciare quella stessa nave. Wayne Gronquist, un eminente avvocato di Austin, suggerì che sarebbe stato più vantaggioso dare alla società la veste giuridica di fondazione senza scopi di lucro. Mi dichiarai d'accordo e Wayne, che avrebbe rivestito per vent'anni la carica di presidente della NUMA, preparò la documentazione necessaria. E, sì, il nome è proprio quello dell'agenzia governativa presente nei miei libri che narrano le avventure di Dirk Pitt. I consiglieri ritennero che sarebbe stato divertente chiamare la fondazione col nome della mia creazione di fantasia, così che potessi dichiarare: «Sì, Virginia, esiste realmente una NUMA».

Quando arriva il momento del recupero, cediamo il passo ad altri. Nessun membro della NUMA ha mai tenuto per sé un reperto. La gente che visita casa mia o il mio ufficio si sorprende sempre nel trovare solo modellini e fotografie delle navi scoperte da noi, e nessun cimelio. Qualunque oggetto salvato da un relitto viene custodito e consegnato allo Stato nelle cui acque territoriali è avvenuto il ritrovamento. I manufatti dell'incrociatore confederato *Florida*, per esempio, e della fregata nordista *Cumberland* - entrambi rinvenuti dalla NUMA - vennero conservati dal College of William and Mary di Williamsburg prima di essere esposti al pubblico presso il Museo navale di Norfolk, in Virginia.

Sarebbe mio desiderio che le nostre scoperte venissero seguite dai governi federali, statali o locali; da corporazioni, università o organizzazioni storiche in possesso dei fondi necessari al recupero dei relitti o dei reperti

da esibire poi nei musei.

Durante i ventitré anni di vita della NUMA, le sue squadre di ricerca e rilevamento hanno compiuto oltre centocinquanta spedizioni e localizzato o monitorato sessantacinque siti con presenza di relitti. Abbiamo altresì effettuato ricerche per rintracciare una locomotiva scomparsa, un paio di cannoni, un aereo e un dirigibile. I fallimenti, mi duole ammetterlo, sono stati più numerosi dei successi. Nel mettersi a caccia, per terra o per mare, di un oggetto smarrito, ci si rende ben presto conto che le probabilità di trovarlo sono di gran lunga inferiori rispetto a una possibile vincita al tavolo della roulette a Las Vegas.

La ricerca di un relitto è, nella migliore delle ipotesi, un terno al lotto; la sua organizzazione e il relativo finanziamento, poi, possono contribuire a trasformarti nell'idiota del villaggio o in uno di quei pazzi caparbi che si ostinano a tentare di passare attraverso i muri per la semplice ragione che se li trovano davanti. Io, probabilmente, rientro in questa seconda categoria.

Bisogna imparare a convivere con l'insuccesso, che, a quanto pare, si verifica anche troppo spesso. Lasciate che vi descriva qualcuna delle nostre più recenti delusioni.

Nel 2000 ci mettemmo alla ricerca, nell'East River di New York, di un sommergibile monoposto di neanche cinque metri progettato da John Holland. Insieme al suo antagonista Simon Lake, John Holland viene considerato il padre della moderna scienza sottomarina. Alla fine dell'Ottocento, le flotte subacquee di Europa e America vennero realizzate sulla base dei loro progetti.

Si ritiene che il minuscolo sommergibile di Holland fosse un mezzo piuttosto sofisticato per quei tempi. Sfortunatamente, progetti e appunti sulla sua costruzione sono piuttosto scarsi. Andò smarrito quando venne rubato dalla Fenian Brotherhood, un movimento simile all'IRA, della quale fu precursore, che aveva finanziato i primi esperimenti di Holland sui sottomarini col dichiarato scopo di mettere fuori combattimento la flotta britannica. Per la Brotherhood, Holland aveva progettato e costruito il sommergibile più avanzato dell'epoca, al quale era stato dato l'azzeccato nome di *Fenian Ram*, «ariete feniano». Pur non essendo stata realizzata per speronare una nave con lo scafo in acciaio, la nave da diciannove tonnellate era lunga quasi dieci metri e larga un metro e ottanta, prevedeva un equipaggio di tre uomini ed era alimentata da un motore Brayton da 15 cv con doppio cilindro.

Non pago di aver messo a punto un efficiente mezzo subacqueo, Holland ideò e perfezionò lo strumento che avrebbe reso il sommergibile una delle armi da combattimento più devastanti in circolazione. Avvalendosi di un missile realizzato da John Ericsson, il famoso creatore della corazzata nordista *Monitor* che generosamente consentì al costruttore di sottomarini di servirsi di copie dei suoi modelli sperimentali, Holland adattò tale missile a un'arma di sua progettazione, costituita in pratica da un tubo di un metro e ottanta per ventidue centimetri. Il cannone, così venne definito, era azionato pneumaticamente mediante aria compressa: un concetto brillante al quale, nel corso dei centoventi anni successivi, vennero apportate ben poche modifiche.

Sommergibile e relativo armamento funzionarono incredibilmente bene durante i test condotti da Holland, test che irritarono gli impazienti feniani. Furibondi in quanto ritenevano che stesse sprecando troppo tempo in esperimenti e uscite di prova, decisero di impossessarsi del mezzo. In una buia serata del novembre del 1883, un gruppo di esasperati irlandesi fece il pieno di whisky in un saloon di Brooklyn. Quando si furono adeguatamente rinfrancati, presero in prestito un rimorchiatore, scivolarono furtivamente fino al molo al quale era ormeggiato il *Fenian Ram* e lo trascinarono via.

Mentre assaporavano il momento di gloria in preda all'euforia dell'alcol, si fecero prendere la mano e decisero di svignarsela portando con sé anche il minuscolo sottomarino sperimentale. Presero quindi a risalire l'East River verso lo stretto di Long Island, con l'intenzione di nascondere i due sommergibili lungo un fiume secondario nei pressi di New Haven, nel Connecticut.

Quando raggiunsero punta Whitestone, da nord si levò un vento impetuoso che investì il minuscolo convoglio. I feniani non si accorsero che, sul sommergibile sperimentale, il portello del boccaporto in cima alla torretta non era stato serrato a dovere, e l'acqua aveva cominciato a riversarsi all'interno attraverso le fessure. Riempitosi rapidamente, il piccolo sommergibile prese ad affondare fra le onde sempre più alte fino a che spezzò il cavo da rimorchio e puntò verso il fondo, oltre trenta metri più sotto. Ignari dell'accaduto, gli uomini proseguirono tranquillamente il viaggio verso New Haven.

Fortunatamente, il *Fenian Ram* sopravvive tuttora in un museo di Paterson, nel New Jersey.

Accettai la sfida di rintracciare il piccolo sommergibile. Ralph Wilbanks trasferì la sua barca, la *Diversity*, da Charleston a New York, dove sog-

giornammo a bordo della nave scuola del New York Maritime College, utilizzando le cabine passeggeri e consumando i pasti insieme agli allievi nella loro mensa. Sono grato all'ammiraglio David Brown, rettore del Maritime College, la cui cortesia e il cui senso dell'ospitalità furono una vera manna per il nostro progetto. Il personale addetto alla manutenzione ci fu di grande aiuto nel sollevare e calare in acqua l'imbarcazione di Ralph, procurandoci un posto barca presso la banchina.

Il nostro sonar a scansione laterale rivelò numerose carcasse sul fondo del fiume nella zona al largo di punta Whitestone, dove risultava che fosse affondato il sottomarino... per quanto rimane un mistero, per me, come potessero i feniani sostenere di avere identificato il punto dell'incidente nel bel mezzo di una notte buia e ventosa, in acque agitate e in un periodo antecedente l'invenzione dello scandaglio. Dubito persino che si fossero accorti della sparizione del sommergibile, prima del loro arrivo a New Haven.

Gran parte delle masse anomale rilevate dal sonar risultarono essere barili in acciaio da novanta litri. Non potemmo fare a meno di chiederci se uno di essi contenesse per caso il corpo di Jimmy Hoffa, il famoso sindacalista americano accusato di collusione con la mafia e scomparso in circostanze misteriose. Avendo identificato sul fondo anche qualche piccolo cabinato e alcune barche a vela, fantasticammo sulla possibilità che contenessero i resti di persone scomparse, ma nessuno di noi era dell'umore adatto per immergersi e andare a controllare. Le carcasse metalliche che cospargevano il letto del fiume erano talmente numerose da rendere arduo localizzare con il magnetometro un minuscolo sommergibile sotto la melma del fondo, dal momento che il sonar non ne rivelava alcuna traccia. Dopo tre giorni di infruttuosi vagabondaggi su e giù per lo spettacolare East River, decidemmo di raccattare le nostre cose e di lasciar perdere.

Il sommergibile era stato inghiottito dal fango? Giaceva magari sotto il Whitestone Bridge, le cui travi d'acciaio avevano fatto impazzire il magnete? O era colato a picco più in là, verso lo stretto di Long Island?

Ancora oggi, non mi sento disposto a gettare la spugna. Spero di poter tornare, un giorno o l'altro, e riprendere le ricerche nel punto in cui il fiume si allarga a ventaglio nello stretto.

Perseverando nella mia autoinflitta scorpacciata di relitti da cacciare, mi lanciai quindi nella ricerca del *Georgia,* il *raider* confederato dalla carriera breve ma fortunata che dal 1862 al 1864 aveva catturato nove navi mercantili dell'Unione nordista. Seppur meno affascinante di quelle dell'*Ala-*

bama e del *Florida*, da noi rinvenuti nel 1984 in fondo al fiume James, in Virginia, la storia del *Georgia* l'aveva reso famoso e, trattandosi di una delle prime navi di quel genere, le sue imprese ispirarono i *raiders* tedeschi della prima e della seconda guerra mondiale.

Durante una missione rischiò di dare l'avvio a una guerra con il Marocco, quando un gruppo di suoi ufficiali scese a terra, venne assalito dai locali e riuscì per un pelo a tornare precipitosamente a bordo senza riportare danni fisici. Indignato dall'affronto, il comandante del *Georgia* ordinò che venissero caricati e puntati i cannoni, quindi prese a bersagliare i marocchini fino a che non si dispersero.

Qualche mese dopo, essendo stato giudicato non più in grado di solcare i mari come incrociatore «corsaro», il *Georgia* venne venduto e messo in servizio come postale fra Lisbona e le isole di Capo Verde, dove venne ben presto catturato da una nave della flotta nordista, dichiarato preda di guerra e rimandato negli Stati Uniti. Dopo una battaglia legale tra Stati Uniti e Gran Bretagna, fu venduto a varie società di navigazione prima di essere infine acquistato dalla Gulfport Steamship Company, che lo utilizzò per il trasporto di merci e passeggeri fra Halifax e Portland, nel Maine.

Durante un passaggio a sud della Nuova Scozia nel gennaio del 1875, la vecchia nave, che conservava ancora il nome di *Georgia*, urtò gli scogli conosciuti come i Triangles, dieci miglia a ovest di Tenants Harbor, nel Maine. Equipaggio e passeggeri si stiparono a bordo delle scialuppe di salvataggio e remarono fino a terra in mezzo a una tormenta di neve. Non si verificarono perdite di vite umane ma la nave, ridotta ormai a un relitto, venne abbandonata. Fu l'ultimo dei *raiders* confederati a morire.

Lo storico Michael Higgins, che aveva prodotto una grossa quantità di materiale grazie alle ricerche effettuate sul *Georgia* e sul suo incagliamento, si mise in contatto con me, e io, arrendevole come sono, acconsentii a organizzare una ricerca dei resti della mitica imbarcazione al largo delle coste del Maine. Raggiunto Tenants Harbor insieme a Ralph, Wes Hall e Craig Dirgo, ci sistemammo in un alberghetto che ricordava la fabbrica di Monterey per l'inscatolamento del pesce descritta da Steinbeck. Ingannammo il tempo lanciando ciottoli da un angolo all'altro del paese e osservando la ruggine divorare i binari della locale stazioncina ferroviaria, prima di scovare un drugstore vecchio stile col pavimento di antiquate piastrelle ottagonali bianche e un banco di mescita d'epoca per le bibite.

Ordinai la mia bevanda preferita fin dall'infanzia: cioccolata al malto con gelato alla cioccolata, il tutto miscelato in un contenitore metallico da

un frullatore degli anni '30. Una sola sorsata, ed ero già in paradiso.

Il mattino seguente di buon'ora, con Ralph al timone, la *Diversity* salpò in direzione dei Triangle Rocks, schivando letteralmente centinaia di boe multicolori alle quali erano legate le nasse per le aragoste. A ogni pescatore di aragoste viene assegnato un determinato colore che contraddistingue le sue boe, sempre più richieste dai collezionisti.

Wes azionava il sonar, io tenevo d'occhio il magnetometro e Ralph manovrava la *Diversity* fra gli scogli, mentre Craig sorvegliava con aria circospetta le boe per le aragoste e i sub a caccia di molluschi. Apparentemente indifferente alle ondate che s'infrangevano sulle rocce tutto intorno a noi, Ralph studiava con aria truce l'eco di ritorno. In certi momenti, il fondo sembrava talmente vicino da poterlo colpire con uno sputo, ma del *Georgia* non vi era traccia.

A parte qualche lieve scarica magnetica, dal sonar a scansione laterale non giungeva alcuna indicazione. Dopo avere incrociato per ben tre volte accanto ai Triangles, ci fissammo l'un l'altro, sorpresi e delusi. Neppure l'ombra di un relitto.

Sapevamo di essere sul punto giusto. A parte quelli, gli unici scogli della zona erano troppo lontani per corrispondere a quanto segnalato dai vecchi rapporti sull'incidente. Per sicurezza, comunque, controllammo anche là. Possibile che un relitto dallo scafo metallico delle dimensioni del *Georgia* fosse scomparso, così, semplicemente?

La risposta ci giunse dagli storici del luogo, da noi consultati dopo la sfortunata ricerca. Considerato che, in tutti quegli anni, gli scogli erano stati perlustrati in lungo e in largo da ragazzini e sub a caccia di molluschi senza che fosse stata notata alcuna traccia del relitto, l'unica spiegazione era che il *Georgia* fosse stato recuperato. Per quanto scarsa, la documentazione relativa agli anni dal 1870 al 1880 lasciava intendere che, a causa delle estreme ristrettezze economiche in cui versavano a quei tempi gli abitanti del Maine, questi avevano ripescato praticamente tutti i pezzi della nave, inclusa la chiglia e le caldaie, per poi venderli come rottami.

Maledizione, un'altra sconfitta.

La nostra banda di cacciatori falliti di relitti si rimise dunque in marcia in direzione di Saybrook, nel Connecticut, nella speranza di rintracciare il *Turtle*, il famoso sommergibile costruito da David Bushnell ai tempi della guerra d'indipendenza americana. Si trattava in pratica del primo sommergibile al mondo: tutti quelli costruiti nei secoli successivi devono i propri natali al *Turtle*.

Figlio di un allevatore nordista del Connecticut, Bushnell possedeva una mente creativa e si dedicò agli studi iniziando come autodidatta. Entrato a Yale all'avanzata età di trentun anni, divise la stanza con Nathan Hale, destinato a diventare in seguito uno fra i più famosi patrioti americani. Durante gli studi, Bushnell fu affascinato da un'inesplorata teoria sulla possibilità di produrre esplosioni subacquee per mezzo di polvere da sparo. Fu forse il primo nella storia a progettare e realizzare un contenitore che, riempito di polvere e dotato di un dispositivo a orologeria, fosse in grado di esplodere sott'acqua. Non accontentandosi di lasciar fluttuare le sue mine verso le navi nemiche, impresa che realizzò con successo facendo saltare in aria una goletta britannica e un'imbarcazione più piccola il cui equipaggio aveva compiuto l'errore di tentare di issare a bordo uno degli ordigni, stabilì che l'unico mezzo efficace per colare a picco una nave da guerra fosse escogitare un sistema per piazzare la mina a contatto diretto con lo scafo.

La soluzione fu il *Turtle*, vera meraviglia tecnologica dell'epoca. In una stalla adiacente alla casa dove viveva col fratello Ezra, e con la collaborazione di questi, costruì un sottomarino il cui aspetto ricordava due gusci di tartaruga accostati e appoggiati a un'estremità. Lo scafo era stato intagliato nel legno e, ritto sul bordo inferiore leggermente appiattito, aveva tutta l'aria di un giocattolo da bambini. David e Ezra progettarono una valvola per la presa dell'aria di forma sferica, un'elica a pale verticali per assicurare al natante la propulsione verso l'alto, e un'elica più grande sulla parte anteriore per consentire il movimento in avanti, un'innovazione che venne sfruttata sulle navi per i cinquant'anni successivi. Per risolvere il problema dell'immersione, idearono dei serbatoi da utilizzare come zavorra e posizionarono dei pesi sganciabili allo stesso scopo.

Il progetto prevedeva che il pilota entrasse e uscisse attraverso un portello in ottone, e sedesse all'interno in posizione verticale, governando per mezzo di un timone di poppa mentre azionava l'elica preposta alla propulsione orizzontale. La torpedine, un contenitore con una settantina di chili di polvere da sparo, un otturatore a pietra focaia per provocare la detonazione e un congegno a tempo per ritardare l'esplosione finché il *Turtle* si fosse messo in salvo, venne collegata alla sezione superiore del sottomarino mediante un cavetto ritorto staccabile, che faceva ruotare una trivella destinata a penetrare il rivestimento in rame della carena della nave nemica. Una volta che la vite avesse forato il rivestimento e il contenitore con la polvere da sparo fosse stato agganciato in posizione corretta, il pilo-

ta avrebbe dovuto invertire freneticamente il senso di marcia azionando l'apposita manovella per mettersi in salvo.

Un soldato dell'esercito di George Washington, Ezra Lee, si offrì volontario per diventare il primo uomo nella storia che avesse attaccato una nave da guerra con un sottomarino. Il bersaglio era la fregata *Eagle*, nave di bandiera dell'ammiraglio inglese Richard Howe, ancorata lungo il fiume Hudson al largo di Manhattan. Il *Turtle* si comportò in modo impeccabile. Lee ce la mise tutta e per un pelo non diventò il primo uomo in grado di colare a picco una nave da guerra con un sottomarino. Malauguratamente, non avendo alcuna visibilità sott'acqua di notte, non riuscì a posizionare correttamente il congegno esplosivo. Anziché conficcarsi nel morbido rame che rivestiva lo scafo, il dispositivo di aggancio finì per sbattere contro una staffa di ferro a sostegno del timone. Impossibilitato a fissare alla chiglia il contenitore con la polvere da sparo, Lee abbandonò la missione.

Venne compiuto un secondo tentativo, ma Lee s'immerse troppo in profondità e la corrente si rivelò troppo forte per consentirgli di avanzare nella direzione voluta. Il terzo e ultimo tentativo venne sventato dalle sentinelle inglesi, le quali aprirono il fuoco contro il sottomarino in fuga. Una settimana più tardi, una corvetta britannica attaccò e affondò uno sloop che trasportava il *Turtle* risalendo l'Hudson. Non rendendosi conto di avere di fronte un avanzato strumento bellico, gli inglesi abbandonarono il sottomarino a bordo dello sloop semiaffondato.

In una lettera a Thomas Jefferson, Bushnell dichiarava di avere ideato il *Turtle* ma, citando le sue parole, «non sono riuscito a sviluppare ulteriormente il progetto». Bushnell passò quindi, con scarso successo, alla sperimentazione di mine galleggianti lungo il fiume Delaware. Dopo la guerra s'iscrisse a medicina, conseguì la laurea e prese a esercitare la professione medica insegnando nel contempo presso un'accademia della Georgia. Morì nel 1824 alla veneranda età di ottantacinque anni, senza lasciare il minimo indizio su ciò che ne era stato del *Turtle*.

Dopo averlo recuperato nell'Hudson, lo aveva forse riportato a Saybrook per affondarlo nel fiume Connecticut, o lo aveva semplicemente fatto a pezzi e bruciato per impedire che cadesse in mano agli inglesi? Nelle loro lettere, né lui né il fratello Ezra lasciarono alcuna nota sulla sorte toccata al famoso sottomarino.

E fu così, in pratica, che il primo sottomarino del mondo andò perduto nella notte dei tempi.

Consapevoli che si trattava di un tentativo vano, decidemmo di effettua-

re una ricerca lungo il fiume Connecticut nel punto in cui Bushnell aveva costruito il *Turtle*, aggrappandoci al principio che se non cerchi non trovi.

Dopo aver consultato come di consueto gli storici locali, che risultarono all'oscuro come chiunque altro di ciò che Bushnell aveva fatto del *Turtle*, esaminammo una riproduzione funzionante del sottomarino realizzata da Frederic Frese e Joseph Leary presso il Connecticut River Museum di Essex. I due avevano addirittura effettuato delle immersioni in acque aperte al suo interno. Una volta assimilati tutti i dettagli disponibili su Bushnell e il suo straordinario natante, mettemmo in acqua la nostra barca e demmo inizio all'esplorazione del fiume con il sonar a scansione laterale. Avevamo la fortuna di poterci basare su una griglia approssimativa entro la quale orientare le ricerche, dal momento che la casa in cui avevano vissuto David e Ezra Bushnell durante la costruzione del *Turtle* si trovava ancora là, a una settantina di metri dalla sponda occidentale del fiume. Non usammo il magnetometro, visto che a bordo del sottomarino c'era ben poco ferro da poter rilevare. I contenitori di zavorra erano in piombo, il portello e gli accessori per lo più d'ottone.

Perlustrammo il fiume in entrambe le direzioni e per l'intera larghezza, per un buon miglio dalla postazione operativa dei Bushnell. Ma il sonar non registrò nulla che potesse lontanamente far pensare al *Turtle.* Se Bushnell aveva effettivamente affondato il sottomarino nei paraggi della sua vecchia officina - e questo era un enorme punto di domanda - era possibile che il battello giacesse sotto un acquitrino di sedicimila metri quadrati impenetrabile a qualsiasi uomo o natante, o che fosse rivestita da uno spesso strato di melma. In questo caso, qualsiasi oggetto, per quanto minuscolo, la cui presenza fosse stata rilevata dal magnetometro, avrebbe dovuto essere recuperato con la draga. Per quanto non impossibile, si trattava di un'impresa decisamente troppo costosa e impegnativa.

Fummo costretti a registrare l'ennesima disillusione. Come amiamo dire nell'ambiente del recupero dei relitti, «ancora non abbiamo scoperto dove si trovi, ma sappiamo benissimo dove non è».

Fin qui ho parlato delle nostre sconfitte, e si è trattato di sconfitte brucianti. Ma sono gli occasionali successi che ci spingono ad andare avanti.

Alcuni di essi li abbiamo descritti nel primo *Cacciatori del mare*, altri si trovano in questo volume (anche se, come avrete notato, non ci sono soltanto le vittorie). Probabilmente, l'esperienza più gratificante è stata il ritrovamento del sommergibile confederato *Hunley* e del suo eroico equi-

paggio, inghiottiti dal fango al largo di Charleston, nella Carolina del Sud. Sebbene numerose spedizioni di ricerca della NUMA avessero dato esito negativo, ero convinto che il sottomarino dovesse trovarsi da quelle parti, e rifiutai di arrendermi.

La storia di quel ritrovamento è narrata nel volume *Cacciatori del mare.* Dopo aver percorso 1154 miglia rimorchiando un magnetometro lungo le linee della griglia di ricerca, venne finalmente scoperta una massa anomala dalla sagoma e delle dimensioni dell'*Hunley.* Ralph Wilbanks, esperto di rilevazioni subacquee, insieme a Wes Hall e Harry Pecorelli III, archeologi marini, diede inizio alle operazioni di scavo riuscendo infine a identificare con certezza il sottomarino da lungo tempo disperso.

Se non lo avessimo trovato allora, nel maggio del 1995, sarei ancora in giro a cercarlo.

Quel che era impossibile prevedere, in quel momento, era ciò che sarebbe accaduto in seguito. Grazie agli sforzi di Glenn McConnell, senatore dello Stato della Carolina del Sud, e di Warren Lasch - che fondò l'associazione Amici dell'*Hunley* e raccolse i fondi necessari a recuperare e preservare la nave affinché le generazioni future possano ammirare quel natante dalla tecnologia meravigliosamente avanzata, primo nella storia ad aver affondato una nave da guerra nemica - l'*Hunley* venne strappato al mare.

Nessuno dei presenti potrà mai dimenticare il giorno in cui fu liberato dal suo sudario profondo quasi nove metri e rivide il sole per la prima volta dopo centotrentasei anni.

I componenti della squadra di recupero, i veri eroi senza gloria dell'impresa, faticarono per mesi in turni estenuanti, scavando e realizzando un'imbracatura intorno allo scafo in modo da poterlo poi issare a bordo di una chiatta. Non era un'impresa facile, specie quando ci rendemmo conto che il sottomarino era pieno di sabbia che ne quadruplicava il peso. Le compagnie internazionali di recupero marittimo che portarono a termine la magnifica operazione e diressero le manovre di sollevamento furono la Oceaneering e la Titan Corporation.

Quando giunse il momento, i cavi vennero tesi e il piccolo sottomarino cominciò a sollevarsi dalla sabbia nella quale era rimasto a giacere tanto a lungo. Mormorii eccitati corsero fra i sommozzatori, i tecnici, la miriade di spettatori a bordo di centinaia di barche radunatesi per assistere al memorabile evento. Tutti gli occhi erano puntati sull'enorme gru a bordo della chiatta, dotata di piloni che andavano a conficcarsi sul fondo del mare.

Non appena lo scafo gocciolante del sottomarino, sostenuto dall'imbracatura e protetto da spessi strati di gommapiuma, apparve sotto un cielo azzurro e senza nuvole, la quiete del primo mattino venne infranta da risate, fischi e ululati di sirene, mentre le stelle e strisce della Confederazione fluttuavano in mezzo a una selva di alberi.

Ritto sulla barca riservata alla stampa, mi sporsi oltre la battagliola, pervaso da un'eccitazione indescrivibile. Stavo per vederlo, finalmente. Mio figlio Dirk, l'amico e collaboratore editoriale Craig Dirgo e io avevamo sperato di poterci immergere subito dopo il ritrovamento effettuato da Ralph, Wes e Harry, ma la cosa ci era stata impedita da parecchi giorni di maltempo e di mare grosso. Poi, era stato troppo tardi. Una volta indetta una conferenza stampa a Charleston per annunciare la scoperta, non avevamo più potuto arrischiarci a bazzicare nella zona, nel timore di svelare il punto del ritrovamento a loschi collezionisti di reperti della guerra civile che già offrivano cinquemila dollari per un boccaporto e diecimila dollari per un'elica a chiunque fosse stato disposto a immergersi per prelevarli dal relitto. Ed ecco l'*Hunley* sospeso nel vuoto con la sua linea elegante, coperto di ruggine e di vecchi molluschi che avevano aggredito le parti metalliche prima che il fango lo ricoprisse interamente. Venne delicatamente adagiato su una chiatta più piccola per essere trainato da due rimorchiatori nel sospirato viaggio definitivo verso il porto di Charleston. A Fort Sumter vennero abbassate le bandiere a mezz'asta, mentre comparse con le uniformi originali della guerra civile, sia confederate sia nordiste, sparavano raffiche verso il cielo e colpi di cannone ad avancarica, le cui salve riempivano l'aria di sbuffi di fumo nero. Sulla riva erano allineate donne con indosso abiti d'epoca, nove dei quali neri in onore dei nove membri defunti dell'equipaggio del sommergibile. Migliaia di spettatori festosi affollavano le sponde mentre la chiatta col suo prezioso carico e la flotta di imbarcazioni da diporto al seguito, oltrepassata la città di Battery, risalivano il fiume Cooper fino all'antico arsenale.

I promotori del progetto avevano portato a termine un'impresa sbalorditiva. L'intera operazione era filata liscia come l'olio. Una gru sollevò il sottomarino dalla chiatta per deporlo sul carro ferroviario che lo avrebbe trasportato al Warren Lasch Conservation Center, dove avrebbe trascorso parecchi degli anni successivi in un'apposita vasca. Qui, durante il processo conservativo, sarebbero state rimosse le lamiere del fasciame, in modo da scoprirne l'interno e prelevare i resti dell'equipaggio nonché tutti i reperti presenti per poterli esaminare. E finalmente l'*Hunley*, in tutta la sua gloria,

sarebbe stato consegnato a un museo per l'esposizione permanente al pubblico.

L'effettivo concretizzarsi di quell'evento mi lasciò sbigottito dall'incredulità e dalla gioia, tramortito come quel giorno di cinque anni prima in cui Ralph Wilbanks mi aveva svegliato alle cinque del mattino per annunciarmi che non avrebbe più effettuato ricerche per localizzare l'*Hunley*... dal momento che lui, Wes e Harry avevano appena sfiorato il suo scafo!

In seguito, il dottor Robert Neyland, archeologo della marina incaricato delle indagini, mi consentì gentilmente di toccare il sommergibile. Dopo quindici anni e una fetta dell'eredità spettante ai miei figli investita nella lunga ricerca, provai una specie di scossa elettrica nel posare le mani sull'elica. Visto da vicino, il natante sembrava più lungo e stretto di quanto avessi immaginato, con una forma assai più affusolata e idrodinamica rispetto a quanto ci si poteva aspettare, studiata per ridurre la resistenza all'acqua. Innegabilmente, l'*Hunley* era uno dei gioielli della tecnologia e dell'ingegneria della guerra civile.

Un fotografo chiese a Ralph, Wes, Harry e me di poterci riprendere accanto al sottomarino ancora appeso alle cinghie dell'imbracatura, prima che venisse calato nella vasca di conservazione. Ci eravamo appena messi in posa, quando l'intero edificio esplose in un delirio di applausi e acclamazioni. Fu un momento del tutto inatteso, intenso ed emozionante, l'appagamento di un sogno. Lottammo per trattenere le lacrime, pieni d'orgoglio per quell'attimo che era divenuto realtà grazie a tutti noi. C'erano voluti anni di sforzi e di spese, ma ne era valsa la pena.

Come accade a un esercito trionfante dopo una grande vittoria, tuttavia, l'istante passò in fretta. Il passato era passato, ora dovevamo affrontare il presente. Era tempo di progettare la spedizione successiva, nella speranza di trovare un altro relitto di rilevanza storica.

Forse si tratterà del *Pioneer II*, talvolta detto anche *American Diver*. Predecessore dell'*Hunley*, venne costruito dalla stessa équipe a Mobile, in Alabama. Mentre veniva rimorchiato dal porto durante il tentativo di affondare una delle navi della flotta nordista per forzarne il blocco, venne sorpreso da una burrasca e cominciò a imbarcare acqua attraverso uno dei boccaporti chiuso male, finendo per affondare. Fortunatamente, nessuno dell'equipaggio seguì la sua sorte. Scienziati e archeologi sono ansiosi di esaminarne la tecnologia, utilizzata come base per modificare e perfezionare l'*Hunley* tanto da trasformarlo in un sottomarino considerato nel 1863 un vero capolavoro.

Dallo Stato dell'Alabama ci è appena pervenuto il permesso per una ricerca e per i relativi scavi. Sì, siamo convinti che si tratti dell'ennesimo relitto sepolto da sabbia e melma in profondità, e quindi probabilmente impossibile da recuperare. Ma se non facciamo un tentativo, non sarà mai possibile saperlo.

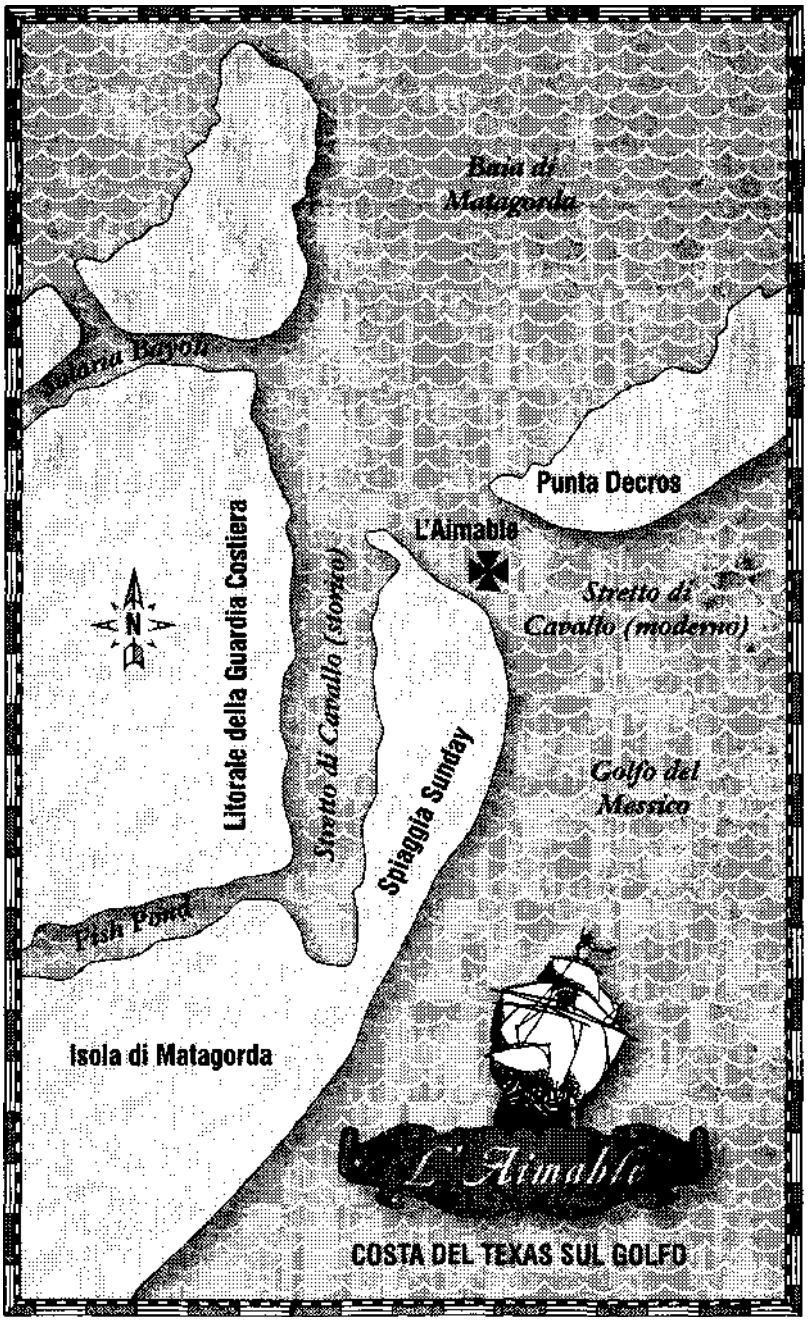
Molta acqua è passata sotto i ponti, da quando Craig Dirgo e io scrivemmo *Cacciatori del mare*. Da allora, la NUMA ha localizzato i relitti del *Carpathia*, la nave che recuperò i sopravvissuti del *Titanic* e che, sei anni dopo, venne silurata da un U-boot tedesco; la *General Slocum*, un battello a vapore per escursioni che prese fuoco e colò a picco nell'East River di New York, con la perdita di oltre mille persone, per lo più donne e bambini; e la *Mary Celeste*, il famoso brigantino fantasma che venne trovato a zigzagare al largo delle Azzorre nel 1876, senza nessuno a bordo: il primo, grande mistero del mare.

Il racconto che segue rappresenta la cronaca delle più recenti ricerche effettuate dalla squadra della NUMA, capace di trascinarsi dietro attrezzature sofisticatissime in acque profonde due metri, farsi inondare dai marosi, immergersi in acque talmente torbide da non riuscire a distinguere le unghie delle proprie mani, scavare tonnellate di fango e sabbia nelle peggiori condizioni immaginabili, il tutto nel tentativo di localizzare un relitto perduto da lungo tempo. Le persone ritratte in questo libro, sia presenti sia passate, sono tutte reali. Gli eventi storici riportati sono anch'essi realmente accaduti, ma sono stati lievemente adattati per rendere le navi, e tutti coloro che vi hanno viaggiato a bordo, più vicine al lettore di oggi.

Questa follia del recupero di relitti non ha scopi economici. Faccio ciò che faccio semplicemente per amore della storia marinara del nostro Paese, per preservarla a vantaggio delle generazioni future. Si tratta di una storia ricca, che merita di essere apprezzata.

Ogni giorno che passa entrerà a far parte della storia, in futuro. Perciò, non avanzate con passo leggero. Il trucco è lasciare delle tracce che possano essere seguite, domani.

PARTE I
L'Aimable



1
Il Padre delle Acque
1684-1685

«Pazzi!» gridò René-Robert Cavelier de La Salle mentre, in piedi sulla spiaggia desolata, contemplava impotente la sua nave ammiraglia, *L'Aimable*, virare oltre il canale punteggiato di boe per dirigersi verso quella che, lui lo sapeva, sarebbe stata la distruzione certa.

In precedenza, nonostante le proteste di René Aigron, il comandante dell'*Aimable*, La Salle aveva ordinato che la nave francese da trecento tonnellate carica di rifornimenti per una nuova colonia solcasse lo stretto di Ca-

vallo per raggiungere la baia di Matagorda, un tratto di mare che, centocinquantasette anni più tardi, sarebbe entrato a far parte dello Stato del Texas.

Fissandolo con aria minacciosa, Aigron aveva preteso di stilare un documento col quale assolveva se stesso da ogni responsabilità, insistendo che l'esploratore vi apponesse la propria firma. Reduce da una malattia e troppo debole per opporsi, La Salle aveva accettato con riluttanza l'imposizione. A quel punto, temendo il peggio, Aigron aveva trasferito i propri effetti personali sulla *Joly*, una nave più piccola che aveva già superato lo stretto ed era ancorata al sicuro nella baia.

E ora, a vele spiegate, beccheggiando sospinta dal vento in poppa sotto gli occhi pieni di orrore di La Salle, *L'Aimable* avanzava verso l'oblio.

L'uomo che avrebbe rivendicato il Nuovo Mondo in nome della Francia era nato a Rouen, in Francia, il 22 novembre 1643. Fallito il tentativo di diventare gesuita, aveva lasciato la patria per rifarsi una vita nella Nuova Francia, l'allora colonia francese attualmente nota come Canada. Dopo qualche falsa partenza, La Salle aveva avviato un fiorente commercio di pellicce, iniziativa che gli aveva consentito di sviluppare la sua nascente passione per le esplorazioni.

Quando Louis de Buade, conte di Frontenac, era diventato governatore del Canada, La Salle aveva cominciato a coltivarne l'amicizia. A tempo debito, il governatore canadese aveva presentato La Salle a re Luigi XIV, il quale aveva concesso all'esploratore una patente, o licenza regale, per visitare le regioni occidentali della Nuova Francia. In pratica, La Salle era diventato l'esploratore ufficiale della Francia nel Nuovo Mondo. Pieno di debiti, l'uomo non aveva perso tempo per sfruttare l'onore concessogli.

Espandendo il commercio di pellicce verso occidente e nella zona del lago Michigan, aveva fatto del proprio meglio per cambiare il sistema in uso nel settore. Di solito, i cacciatori di pelli s'inoltravano nei boschi fino a che avevano raccolto pelli sufficienti a riempire una canoa, quindi si sobbarcavano un lungo viaggio per raggiungere qualche città di una certa importanza dove poter vendere il loro bottino. La Salle si era reso conto che nei Grandi Laghi c'era bisogno di mezzi di trasporto più capienti, così ne aveva costruito uno. Nell'agosto 1679, aveva varato *Le Griffon*, un veliero da sessanta tonnellate dotato di sette bocche da fuoco, nel lago Erie. *Le Griffon* aveva suscitato lo sbalordimento degli indiani della zona, che non avevano mai visto una grande nave. Sfortunatamente, essa non era destina-

ta a durare a lungo.

In barba all'ordine di Luigi XIV di non avviare commerci con le tribù indiane delle regioni occidentali, La Salle aveva preso a fare proprio questo. Dopo aver trasportato passeggeri fino a Fort Michilimackinac, vicino al punto di confluenza dei laghi Huron e Michigan, *Le Griffon* era stato inviato a Green Bay e caricato con merci e pelli per poi raggiungere Fort Niagara, all'estremità orientale del lago Erie.

Era stato a quel punto che, inspiegabilmente, *Le Griffon* era scomparso fra le nebbie della storia.

La perdita del *Griffon* e di un'altra nave carica di rifornimenti inghiottita dal fiume San Lorenzo aveva portato La Salle sull'orlo della rovina. A complicare le cose, nel 1680, subito dopo la perdita delle navi, gli uomini assegnati a Fort Crèvecoeur, all'imbocco del fiume Illinois e di proprietà di La Salle, si erano ammutinati distruggendo l'avamposto. Per niente fortunato, La Salle aveva visto il proprio mondo sgretolarsi davanti ai suoi occhi.

Anziché ammettere la sconfitta, si era dedicato con maggior vigore al progetto di scoprire la foce del Mississippi. Nel febbraio del 1682, aveva capeggiato una spedizione composta da venti canoe di corteccia d'olmo lungo il corso superiore del fiume. Entro marzo, il gruppo aveva raggiunto l'odierno Arkansas stabilendo contatti con gli indiani, che avevano accolto amichevolmente gli esploratori francesi. Col migliorare del tempo, la spedizione si era spinta più a sud, e il 6 aprile era finalmente approdata alla foce del grande fiume.

La Salle era un uomo pomposo ed egocentrico, e la cerimonia del 9 aprile ne era stata una conferma. Ritto accanto a una quercia gigantesca, vestito di scarlatto, aveva costretto gli uomini a intonare inni, in piedi di fronte a una croce ricavata da un enorme pino. Dopo di che, aveva rivendicato in nome della Francia tutto il territorio lungo il fiume Mississippi.

In omaggio al proprio re, aveva dato a quella terra il nome di Louisiana.

Senza combattere né sparare un solo colpo, La Salle aveva accampato diritti su un'area vasta due volte la Nuova Francia. Dai monti Appalachi a est ai territori reclamati dalla Spagna a sud, la regione si estendeva per oltre 235 milioni di ettari.

Bisognava stabilire una base avanzata a sud, ora, in modo da poter sfruttare economicamente la scoperta: un caposaldo ben lontano dai nemici sempre più numerosi che La Salle annoverava in Nuova Francia e dai creditori. Il suo amico Frontenac era stato rimpiazzato al posto di governatore

della Nuova Francia da Antonie Levebre Sieur de La Barre, il quale, come la maggior parte della gente, non nutriva alcuna considerazione per l'arrogante La Salle. Per quest'ultimo, l'ultima possibilità consisteva nel tornare in Francia e convincere il re Luigi XIV a sostenere i suoi sforzi per colonizzare l'estremità meridionale della vallata del Mississippi. E, almeno in questo, aveva avuto successo.

Il 24 luglio 1684, La Salle aveva lasciato la Francia con quattro navi e quattrocento colonizzatori.

René-Robert Cavelier de La Salle non avrebbe mai vinto una gara di popolarità.

Sul lato sottovento dell'isola di Hispaniola nel territorio di Santo Domingo, presso il porto di Petit Goave, il capitano di corvetta André Beaujeu, comandante della cannoniera francese *Joly* da trentasei cannoni, si stava lamentando di La Salle con il capitano René Aigron, della nave appoggio *L'Aimable.* Aigron, la cui nave era ancorata al largo di Port-de-Paix, era rimasto separato dal resto della flotta a causa di ordini poco chiari, e aveva dovuto attraversare l'isola a dorso d'asino per raggiungere il luogo della riunione.

«La Salle è pazzo», dichiarò Beaujeu. «Prima ci rifiuta il permesso di fare sosta a Madera, poi proibisce ai marinai di battezzare i passeggeri mentre attraversiamo la linea dei tropici: due riti della tradizione nautica consacrati dal tempo.»

Aigron era un uomo minuto, poco più di un metro e cinquanta per cinquantacinque chili di peso. Arricciando le labbra, tirò una boccata da una pipa lunga e sottile col fornello in mogano intagliato a forma di medusa. Allontanando il fumo con la mano, indicò una rudimentale piantina sul tavolo del quadrato ufficiali della *Joly.* «Sono più che preoccupato», borbottò. «Guardando quella carta, non vedo da nessuna parte un'indicazione di La Salle circa il punto in cui il grande fiume s'immette nel golfo del Messico.»

«Prima di lasciare La Rochelle», rincarò Beaujeu sorseggiando del vino da un calice d'argento, «gli ho chiesto quale fosse la rotta prevista. Anche allora, come adesso, si è rifiutato di rivelarla.»

Aigron annuì e attese che l'altro proseguisse.

«Onestamente, non credo che La Salle sappia dove stiamo andando», concluse Beaujeu.

Aigron lo fissò. Non poteva certo definirsi un bell'uomo, il suo amico

comandate. Sulla guancia sinistra spiccava una voglia rosso scuro la cui forma richiamava alla mente le Isole Britanniche. Quanto ai denti davanti, gliene mancava una buona metà, e i restanti erano macchiati dal vino che Beaujeu era solito bere. «Sono d'accordo con voi, comandante», commentò. «Temo che La Salle stia bluffando. Anche se sostiene di aver raggiunto la foce del fiume via terra, non ritengo sia in grado di trovarla via mare. Viaggiare per strada è di gran lunga più facile che sull'acqua.»

«La faccenda si farà estremamente pericolosa, una volta che saremo entrati nel golfo», gli fece notare Beaujeu. «Da lì in avanti, navigheremo sotto la minaccia di una condanna a morte da parte degli spagnoli.»

Negli ultimi cento anni, la Corona spagnola aveva reso noto che qualunque nave straniera sorpresa nel golfo del Messico sarebbe stata sequestrata e l'equipaggio ucciso. Era quella la ragione principale per cui non vi erano carte nautiche a disposizione. Soltanto gli spagnoli le avevano, e non erano certo disposti a condividerle con altri Paesi.

«La Salle deve aver perduto la ragione», concluse Aigron.

Beaujeu annuì. Considerato che, in quel preciso istante, La Salle era costretto a letto dalle febbri, l'affermazione di Aigron era difficilmente contestabile. «Perciò, bisogna elaborare un piano per garantire la salvezza delle nostre navi e degli equipaggi», concluse.

«D'accordo.» A quel punto, Aigron estrasse una fiaschetta di brandy per brindare alla sediziosa alleanza.

Mentre La Salle giaceva nel suo letto di dolore, il fatto che la spedizione si fosse già sgretolata rappresentava l'ultima delle sue preoccupazioni. Di sicuro, in cima alla lista c'erano le bugie che aveva propinato al suo re.

Più precisamente, per ottenere i fondi necessari a sovvenzionare la spedizione avventurosa, La Salle aveva raccontato a Luigi XIV tre menzogne.

La prima era che i selvaggi dei nuovi territori avrebbero chiesto di essere convertiti al cristianesimo. La verità era ben diversa: a parte alcune sacche isolate nelle zone soggette alle incursioni dei gesuiti, gli indiani si erano opposti a qualsiasi tentativo di redenzione. Come seconda bugia, La Salle aveva baldanzosamente proclamato di poter radunare un esercito di quindicimila selvaggi per rintuzzare gli attacchi degli spagnoli, che in quel periodo avanzavano pretese sulla zona. Non era assolutamente vero. Le tribù indiane d'America erano sparpagliate sul territorio e intente a combattere fra di loro. La terza menzogna, e probabilmente la più grave, consisteva nell'aver dato a intendere al re che risalire fino alla foce del grande fiume

fosse una conclusione scontata. La verità era che la sua conoscenza del fiume gli proveniva da un'esplorazione via terra: trovarne la foce via mare era una faccenda completamente diversa. Si aggrappava alla speranza di riuscire a localizzare il punto, limaccioso e contrassegnato da una vasta chiazza più scura, in cui le acque del fiume si mescolavano con quelle salate del golfo. Un indizio che si sarebbe rivelato facile da scoprire quanto trovare uno spillo in mezzo a un campo di fieno delle dimensioni del Belgio.

Si era nel dicembre del 1684, due mesi dopo il loro arrivo a Hispaniola.

«Mi sento più in forze, ora», disse La Salle a Tonty, seduto accanto al suo letto.

Tonty era il figlio di un finanziere napoletano grande amico e consigliere di La Salle. Dopo aver perso una mano a causa di una granata mentre militava nell'esercito francese, il giovane esibiva una rudimentale protesi di ferro al posto dell'arto mancante.

La Salle era ben lungi dall'essere guarito, ma lo preoccupava il fatto che, se la spedizione non fosse salpata in fretta, c'era il rischio che non riuscisse più a lasciare l'isola. Pirati spagnoli avevano già catturato la *St François,* il ketch da trenta tonnellate adibito al trasporto di carne e verdura fresca per la colonia. Per giunta, i marinai francesi avevano trascorso la maggior parte degli ultimi due mesi ad Haiti, ubriacandosi e facendo a botte. A peggiorare le cose, i colonizzatori incaricati di fondare una colonia nel Nuovo Mondo erano in rotta con i marinai. Degli oltre trecento individui salpati da La Rochelle, un centinaio era scomparso a causa di malattie e diserzioni. E poi, c'era la serpeggiante rivolta dei comandanti. A La Salle era arrivata voce delle frequenti riunioni fra di loro, e temeva il peggio.

La situazione era critica per la spedizione, e andava peggiorando di ora in ora.

«Dobbiamo salpare in mattinata», dichiarò con voce flebile. «Non bisogna perdere neppure un giorno.»

«Se questo è il tuo desiderio, amico mio», replicò Tonty, «avvertirò il capitano Aigron.»

Lasciata la casa di Port-de-Paix, il giovane scese lungo la collina per dirigersi al porto. Da nord spirava un vento teso, e la temperatura, generalmente sui trentadue gradi, era precipitata intorno ai sedici. Superata una curva della strada rivestita di ciottoli, si trovò davanti agli occhi le tre navi rimaste, ancorate nella baia. La *Joly* era la più lontana dalla costa. La *Bel-*

le, una piccola fregata armata di sei cannoni, si trovava più vicina alla riva. *L'Aimable*, la nave appoggio della spedizione da trecento tonnellate, si dondolava all'ancora appena oltre i dock. Via via che il sole scivolava dietro le nuvole, l'acqua della baia si andava tingendo di nero. Tonty proseguì fino al molo, dove salì a bordo di una delle lance dell'*Aimable* per coprire il breve tragitto fino alla nave.

La vedetta aveva avvertito Aigron dell'arrivo di Tonty. Anziché lasciare la propria cabina per attenderlo sul ponte in segno di rispetto, il comandante rimase risolutamente sottocoperta e aspettò che il giovane venisse accompagnato al suo cospetto.

«Il signor Tonty», annunciò il marinaio, dopo aver bussato alla porta del comandante.

«Entrate pure», rispose con calma Aigron.

Il marinaio apri l'uscio, quindi si fece da parte cedendo il passo a Tonty. La cabina del comandante dell'*Aimable* era piuttosto in alto, all'interno della poppa arrotondata della nave. Pur non essendo particolarmente ampia, era arredata con uno splendore sconosciuto al resto della nave. Numerose lampade alimentate con olio di balena, fissate a bracci girevoli, oscillavano al ritmo della nave. Una lampada era piazzata accanto alla cuccetta, una vicino al tavolo al quale sedeva Aigron, e un'altra di fianco a una mensola d'angolo montata lungo la paratia, dove venivano conservate le carte di navigazione. Il pavimento era coperto da un tappeto persiano finemente lavorato, ormai divorato dalle tarme e consunto dall'uso. Sulla destra, c'era la branda di Aigron. Poco più di un'asse di legno con alte sponde per evitare di essere scaraventati a terra dal rollio della nave, era fornita di lenzuola di lino e di due cuscini di piume.

Sopra uno dei cuscini era sdraiato il gatto della nave, un anziano felino dall'aria decisamente malconcia, col pelo giallastro e un orecchio mancante, conseguenza dell'assalto di un topo nella stiva dell'*Aimable*. Il micio soffiò vedendo Tonty entrare nella cabina.

«Signor Tonty», esordì Aigron, restando seduto dietro il tavolino. «Che cosa vi conduce qui?»

«La Salle vi ordina di preparare la nave e salpare in mattinata», gli rispose il giovane in tono piatto.

Tonty non nutriva alcuna simpatia per Aigron, e il sentimento era reciproco.

«Il comandante Beaujeu e io ci siamo consultati», ribatté Aigron con aria sprezzante, «e prima di salpare dobbiamo consultare le carte di Mon-

sieur La Salle. Non sappiamo assolutamente dove si trovi il fiume e, fatto ancora più importante, per poter navigare ci serve una rotta affidabile.»

«Capisco», commentò pacatamente Tonty. «Dunque, questo è ciò che avete deciso, voi e Beaujeu?»

«Esatto», confermò deciso il comandante.

«Se le cose stanno così, mi lasciate ben poca scelta.» Avanzando di un paio di passi, afferrò Aigron per il collo con l'arto finto e strinse con forza.

Trascinandolo lungo il corridoio fino alla scaletta, lo trasportò in coperta. Una volta raggiunto il ponte principale, chiamò il marinaio più vicino. «Chi è il comandante in seconda?» chiese.

Un tizio alto e magro si fece avanti. «Io, signor Tonty.»

«Lustrate questa nave da prora a poppa. Salperemo in mattinata con La Salle come vostro comandante. Chiaro?»

«Sissignore», confermò il secondo ufficiale.

Aigron fece per dire qualcosa, ma Tonty gli strinse con forza il pomo d'Adamo.

«Il comandante Aigron viene a terra con me», annunciò, prima di trascinare l'uomo fino alla scaletta ai piedi della quale li attendeva la lancia. «La Salle sarà qui nel giro di qualche ora. Leveremo l'ancora all'alba.»

«Come desiderate, signore», dichiarò zelante il comandante in seconda.

Sempre tirandosi dietro Aigron, Tonty salì a bordo della lancia, quindi depositò il comandante su un banco e fece cenno al marinaio di partire. Non lasciò la presa sul collo di Aigron fino a che la barca non fu a metà strada dalla banchina.

Fissando il comandante dritto negli occhi, sibilò: «Avete due possibilità: o assumete il comando della *Belle*, o vi scaravento in acqua seduta stante. Che cosa scegliete?»

Con le corde vocali danneggiate dall'arto artificiale, Aigron riusciva a stento ad articolare parola. «La *Belle*, vi prego, Monsieur Tonty», disse in un roco bisbiglio, mentre la lancia attraccava al molo.

«Opponetevi un'altra volta agli ordini di La Salle, e il vostro collo assaggerà la lama del mio coltello.»

L'altro annuì debolmente.

Tonty smontò dalla lancia e percorse il molo senza voltarsi. Il suo amico La Salle sognava di conquistare un continente per il suo re.

Ma i sogni non sempre si avverano.

Per La Salle, le ultime due settimane erano state un vero inferno. Le feb-

bri erano tornate e, insieme a quelle, il senso d'isolamento e d'incertezza. Una volta che il terzetto di navi ebbe doppiato Cuba e raggiunto il golfo del Messico, la tensione provocata dalla minaccia di morte spagnola non aveva fatto che peggiorare le cose. In mare, rancori e presunti affronti si amplificano a dismisura, e questo è ciò che accadde alla spedizione di La Salle. I marinai non rivolgevano quasi la parola ai colonizzatori, La Salle e i comandanti si erano ridotti a comunicare solo attraverso intermediari.

Appena in tempo, il primo gennaio 1685, gli scandagli indicarono l'approssimarsi della terra.

Nella cabina dell'*Aimable*, La Salle, Tonty e Nika, la loro fedele guida indiana, tennero una riunione segreta. Il successo dell'intera spedizione dipendeva dalle loro valutazioni. Fu una decisione presa sotto pressione, di quelle che raramente si rivelano felici.

«Che ne pensi, Nika?» chiese La Salle alla guida taciturna.

«Credo che siamo vicini, ma non abbiamo ancora avvistato la striscia scura formata dalle acque fangose del grande fiume.»

La Salle si deterse la fronte con un fazzoletto ricamato. Sebbene la temperatura esterna non raggiungesse i dieci gradi, non riusciva a smettere di sudare. «Tu che ne dici, Tonty?»

«Dico di continuare a navigare verso nord fino a che non raggiungiamo la terraferma, e poi di mandare una pattuglia a perlustrare la riva», replicò il giovane con logica. «In questo modo, avremmo un'idea di dove ci troviamo.»

«Esattamente ciò che pensavo», concordò La Salle.

Tre ore più tardi, una vedetta avvistò il vago profilo della costa. La Salle sbarcò per effettuare una perlustrazione. Vista da terra, la zona aveva un aspetto diverso da come la ricordava, ma il fatto poteva dipendere da molte ragioni. Prima di tutto, il terreno paludoso e pianeggiante era sicuramente più brullo in gennaio rispetto alla primavera, unico periodo in cui lui lo aveva avuto sotto gli occhi. Secondo, l'approccio dal mare era sempre ingannevole: la prospettiva era differente, i punti di riferimento più difficili da identificare.

Salvo riuscire ad approdare nei pressi della Head of Passes, la Testa dei Passi, e localizzare la striatura limacciosa che avrebbe indicato loro la foce, era possibile che l'aspetto della costa si presentasse uniforme dalla lingua di terra appartenente alla Florida al Red River. Qualunque decisione avesse preso La Salle, poteva rivelarsi giusta o sbagliata. La lancia si incagliò lungo il corso di un piccolo affluente. La vegetazione di arbusti e ci-

pressi era talmente intricata da oscurare il sole. Una triglia emerse dalla superficie con un balzo.

La Salle scacciò un moscone dal collo, quindi immerse la mano nell'acqua e la portò alla bocca. «Fresca e dolce», commentò. «Siamo vicini ai mitici fiumi della Florida settentrionale.»

«Non credo, capo», obiettò Nika. «Direi che non siamo lontani dal Mississippi.»

«Sembra diverso da come lo ricordavo», fu il commento di Tonty.

Un brivido percorse il corpo di La Salle, che si scosse come un cane appena emerso dall'acqua gelida. Per un attimo, vide le stelle e udì delle voci, mentre una visione s'impadroniva della sua mente. «Sono certo che il fiume è da quella parte», annunciò, puntando l'indice. «Torniamo a bordo dell'*Aimable*. Punteremo verso ovest. Se ci teniamo vicini alla costa, dovremmo avvistare la striscia d'acqua limacciosa.»

La mente febbricitante di La Salle gli diceva che si trovavano sicuramente da qualche parte nei pressi della penisola della Florida. In realtà, erano approdati a pochi chilometri dalla riva occidentale del Mississippi. Procedendo verso est, avrebbero avvistato le acque brunastre che cercavano entro l'ora di pranzo.

L'ennesima decisione sbagliata, destinata a condurre al fallimento la spedizione.

«La Salle non ha la minima idea di dove ci troviamo», borbottò Beaujeu.

«Affidare la responsabilità della navigazione a un tizio che non è neppure un marinaio è stata una decisione inaudita e poco saggia», rincarò Aigron.

L'altro annuì. «Tornate alla vostra nave. Dobbiamo eseguire l'ordine, se non vogliamo essere accusati di ammutinamento.»

«Non sarebbe una cattiva idea», commentò Aigron, alzandosi per tornare a bordo della *Belle*. «Quei dannati colonizzatori stanno divorando le razioni dei miei marinai. Rischiamo di morire tutti di fame, se non attracchiamo da qualche parte e organizziamo una spedizione di caccia.»

Il mattino seguente, il terzetto di navi salpò in direzione ovest. La piccola *Belle* procedeva sotto costa, l'*Aimable* si teneva in posizione centrale, mentre la cannoniera *Joly* avanzava più al largo, pronta alla difesa nel caso fosse capitata nei paraggi qualche nave spagnola. Trascorse così una settimana, durante la quale il Padre delle Acque non fece che allontanarsi dalla loro poppa. Quando la spedizione arrivò infine al largo del Texas, era a

corto di provviste e ancor più di morale. La situazione stava rapidamente degenerando.

«Questa barriera di isole doveva trovarsi piuttosto al largo», commentò La Salle.

«Pertanto, alle spalle delle isole dovrebbe esserci il punto in cui abbiamo piantato la bandiera francese?» chiese Tonty.

«Credo di sì.»

Nika se ne stava seduto in silenzio, rimuginando. La loro attuale posizione era diversa da quella che ricordava. C'erano specie di uccelli diverse, qui. Non solo, ma anche gli animali che avvistava sulla costa sembravano più simili a quelli che abitavano le Grandi Pianure.

Nonostante tutto, il taciturno indiano non profferì verbo. Nessuno aveva chiesto la sua opinione.

«Anche se le lagune non sono la foce del Mississippi, devono comunque trattarsi di affluenti nei quali il fiume si riversa», affermò La Salle. «Dopo essere approdati, invieremo una squadra di uomini a caccia, quindi erigeremo un forte a nostra protezione e daremo inizio alle esplorazioni. Ho la sensazione che le cose andranno per il verso giusto.»

Il suo presentimento nasceva dalla febbre, ma non c'era nessuno in grado di controbattere la sua decisione.

La *Belle* aveva già imboccato lo stretto, mentre *L'Aimable* e la *Joly* restavano all'esterno.

«Devo protestare, signore», sbottò Aigron. «L'acqua è bassa, le correnti ingannevoli.»

Era il primo incontro faccia a faccia fra i due uomini dopo mesi.

«La *Belle* è passata», gli fece notare La Salle.

«Si tratta di una nave più piccola, con un pescaggio inferiore. *L'Aimable* è una nave da trecento tonnellate.»

«Vi ordino di assumere il comando dell'*Aimable* e di portarla oltre lo stretto. Se rifiutate, dovrete affrontare un'accusa di ammutinamento.»

Aigron lanciò un'occhiata alla sagoma minacciosa di Tonty, pochi metri più in là. «Redigerò un documento nel quale vengo sollevato da ogni responsabilità», dichiarò infine, «e voi dovrete firmarlo. Poi trasferirò tutti i miei beni personali a bordo della *Joly*.»

«Accetto le vostre condizioni», si arrese stancamente La Salle.

Aigron si rivolse al suo secondo. «Fate scandagliare il fondo dagli uomini e fissate una serie di boe a delimitare i due lati del canale. Lo imboc-

cheremo domani, con l'alta marea.»

La Salle si alzò in piedi. «Vi passo il comando di questa nave. Mandate a riva una lancia con i nostri effetti personali. Tonty, Nika e io resteremo sulla terraferma, questa notte.»

«Come desiderate, Monsieur La Salle.»

La Salle e i suoi due fidati compagni trascorsero la nottata a terra, insieme a un gruppetto di colonizzatori e di marinai. All'alba del 20 febbraio 1685 l'aria era tersa, luminosa. Soltanto alcuni sparsi refoli di vento alteravano una giornata che altrimenti si sarebbe potuta definire perfetta. La Salle era esausto. Gli indiani di una tribù dei paraggi si erano avvicinati un paio di volte; fino a quel momento, i selvaggi avevano conservato un atteggiamento pacifico, ma parlavano un dialetto che né La Salle né Nika riuscivano a comprendere.

Non era possibile prevedere le loro intenzioni.

La Salle inviò un drappello di uomini verso una zona boscosa nei dintorni con l'incarico di abbattere un albero, che sarebbe stato utilizzato per costruire una canoa con la quale esplorare le acque più basse. Osservando il mare, La Salle scorse *L'Aimable* che levava l'ancora.

Proprio in quell'istante, un marinaio lo raggiunse correndo. Era senza fiato, e gli ci volle un attimo per recuperare il respiro. «I selvaggi», ansimò infine. «Hanno catturato i nostri uomini.»

La Salle scrutò il mare. Era previsto che la *Belle* rimorchiasse *L'Aimable* attraverso il passaggio, invece se ne restava al largo. Il timoniere aveva forse intenzione di far avanzare *L'Aimable* a forza di vela, trasgredendo gli ordini? Non c'era tempo per accertarsene. Insieme a Tonty e a Nika, si precipitò verso l'accampamento degli indiani.

Lanciandosi un'occhiata alle spalle, La Salle vide le vele dell'*Aimable* che venivano spiegate.

Non era stato tanto il vino quanto il brandy a dar coraggio al timoniere Duhout e al comandante Aigron. Le vele al vento, presero ad avanzare. In passato, sulle navi a vela, il timoniere stava girato verso poppa, lo sguardo fisso all'orizzonte alle spalle della nave. Col ponte ingombro di alberi, sartiame e rifornimenti, ci sarebbe stato ben poco da vedere guardando in avanti.

«Due quarte a sinistra», gridò Duhout a Aigron, che corresse la posizione con un colpetto al timone.

«A dritta di una quartina.»

E così via.

Condotta con successo *L'Aimable* attraverso i primi banchi di sabbia, Aigron procedette seguendo le boe per superare la barriera di rocce. Nel giro di qualche minuto sarebbe stato all'interno del canale.

«Un'ascia e una dozzina di aghi», offrì La Salle come merce di scambio per i suoi uomini.

Nika tradusse meglio che poté, quindi aspettò di vedere se era stato compreso.

Il capo indiano annuì in segno di assenso e ordinò con un gesto di rilasciare i prigionieri.

Tornati all'aperto, La Salle e Tonty fissarono il mare e *L'Aimable.*

«Se mantengono questa rotta, finiranno per farla arenare», borbottò La Salle, rivolto a Tonty.

«Temo che tu abbia ragione, ma non c'è nulla che possiamo fare.»

La Salle stava concludendo i negoziati, quando udì il colpo di cannone che la spedizione aveva convenuto di utilizzare come segnale di difficoltà. *L'Aimable* si era incagliata.

Il legno dello scafo contro gli scogli produsse un rumore simile al grido di un neonato.

Nella stiva inferiore, le provviste destinate al sostentamento della spedizione si stavano già inzuppando. Se non fossero state rapidamente rimosse e fatte asciugare, sarebbero andate perdute.

«Brutto affare», commentò Aigron, rivolto a Duhout. «Gli scogli hanno forato lo scafo.»

«Vino e brandy», replicò il timoniere, «andrebbero messi in salvo per primi.»

La Salle si diresse il più rapidamente possibile verso la costa con gli uomini liberati. Oltrepassata una curva in cima a una breve salita, davanti ai suoi occhi si parò uno spettacolo raccapricciante. *L'Aimable* era irrimediabilmente incagliata sulla barriera di scogli, e il carico stava cadendo in acqua dallo squarcio sulla fiancata. A peggiorare le cose, al largo del golfo del Messico il cielo si andava tingendo di un cupo colore nero.

Non restava che salvare il salvabile e pregare per una sorte migliore in futuro, ma la fortuna si sarebbe dimostrata sfuggente. Per il resto della

giornata, l'equipaggio recuperò quante più provviste possibile caricandole sulle lance per poi trasportarle a riva. Al tramonto, piantarono il campo.

Il giorno seguente, a Dio piacendo, sarebbero tornati a recuperare ciò che restava.

Durante la nottata vennero aggrediti da raffiche di vento e ondate rabbiose, che presero ad accanirsi contro *L'Aimable* come un pugile professionista avrebbe fatto col suo sacco da allenamento, riducendola a pezzi. Alle prime luci dell'alba, mentre il cielo si tingeva di rosso, La Salle rimase a contemplare in silenzio il mare che, onda dopo onda, lambiva le poche parti dello scafo che ancora emergevano dall'acqua.

Non si poteva far altro che constatare i danni.

Erano andate perdute quasi tutte le provviste della spedizione, unitamente ai medicinali al completo; quattro cannoni e relative munizioni, quattrocento granate, armi leggere destinate alla difesa dei colonizzatori; ferro, piombo, la fucina e gli attrezzi; bagagli ed effetti personali, libri e oggetti vari.

Il colpo mortale era rappresentato dalla perdita dell'*Aimable*, ma La Salle non aveva ancora assimilato il fatto.

Con ciò che era riuscito a salvare, si mosse verso l'interno ed eresse un forte al quale diede il nome del re di Francia. Fort Saint Louis assicurò a La Salle una base dalla quale partire per le sue esplorazioni. Insieme ai pochi marinai e colonizzatori rimastigli fedeli, diede il via alle ricerche per localizzare l'elusivo Padre delle Acque.

Ma la sorte si rivelò una compagna crudele.

Col permesso di La Salle, il comandante Beaujeu aveva preso a bordo della *Joly* tutti i colonizzatori che non volevano restare e, nel marzo 1685, era tornato in Francia. L'anno successivo fu pieno di sofferenze e delusioni per La Salle. Nel corso delle sue spedizioni all'interno, si rese conto di trovarsi a centinaia di chilometri dal delta del fiume Mississippi.

Dopo mesi di stenti, fece ritorno a Fort Saint Louis per riunirsi ai suoi uomini. Al suo arrivo, venne immediatamente informato che la *Belle* si era incagliata ed era colata a picco.

La perdita della *Belle* non fece che acuire la disillusione dei superstiti. La minuscola nave rappresentava l'unico legame tangibile con la Francia; dopo la sua distruzione, i colonizzatori si sentivano poco più che turisti smarriti in un nuovo mondo selvaggio e crudele.

Fu il colpo di grazia.

«Prendo con me alcuni uomini e parto per il Canada», annunciò La Salle a Tonty. «Tu rimarrai qui, a controllare la situazione in mia vece.»

«È una passeggiata di oltre cinquemila chilometri, via terra. Ci hai riflettuto bene?»

«Che altra scelta abbiamo? Se non ci procuriamo subito delle provviste, moriremo tutti. Ho già disceso il Mississippi, in passato.»

Tonty annuì. Era stato parecchi anni prima, quando La Salle era più giovane e in piena salute. «Di quanti uomini avrai bisogno?» gli chiese.

«Meno di una dozzina, così ci potremo spostare più rapidamente.»

«Provvedo subito», lo rassicurò il sempre fedele Tonty.

La Salle partì nel marzo 1687, ma le vecchie piaghe non vanno trascurate, altrimenti possono rivelarsi fatali.

Durante l'incaglio dell'*Aimable*, il compito di timoniere era toccato a Duhout. I superstiti imputavano a lui il fallimento della spedizione, e proprio per questa ragione era sembrato strano che La Salle gli consentisse di accompagnarlo nel viaggio verso il Canada. La verità era che i colonizzatori destinati a restare a Fort Saint Louis non lo volevano intorno: col passare del tempo, Duhout aveva cominciato a comportarsi in modo sempre più bizzarro.

La Salle si era detto che, portandolo con sé in Canada, sarebbe riuscito a sbarazzarsene.

Ma la pazzia stava impadronendosi della mente di Duhout, in balia della paranoia e di voci che solo lui udiva, pensieri malvagi che fluttuavano nel vento. Dapprima, si convinse che La Salle tramava alle sue spalle. Nel giro di pochi giorni, prese a sospettare che il suo nemico stesse complottando per venderlo come schiavo agli indiani. Una volta raggiunto il fiume Trinity, Duhout era ormai persuaso che La Salle stesse progettando di eliminarlo, così lo prevenne: lo uccise e ne abbandonò il corpo lungo il fiume.

L'uomo che si era proclamato padrone di un continente morì solo e disilluso. La sua tomba non è ancora stata localizzata.

Pochi mesi dopo la morte di La Salle, gli indiani attaccarono Fort Saint Louis. Indeboliti dalle malattie, i colonizzatori non riuscirono a opporre che una debole resistenza, finendo per essere trucidati. Il progetto francese di un insediamento nel Nuovo Mondo era stato selvaggiamente stroncato dalla distanza, dalle condizioni atmosferiche, dal disaccordo. Quando fu tutto finito, i sopravvissuti non superavano la dozzina.

La Salle era un visionario e, come accade a tanti esploratori, la vanità

aveva avuto la meglio su di lui. Eppure, ha un posto assicurato nella storia americana. Soltanto Lewis e Clark coprirono distanze superiori a quelle percorse dall'aristocratico venuto dalla Francia.

2
Irraggiungibile
1998-1999

Come mi sia lasciato trascinare nella ricerca dell'*Aimable* è tuttora un mistero per me. Non la consideravo una nave molto interessante. Possedeva un significato storico, certo, ma non era legata a episodi clamorosamente tragici o romantici. Inoltre, la NUMA non aveva mai cercato una nave dispersa da più di trecento anni. Eppure, come una trota a digiuno da tutto l'inverno, abboccai all'amo, riunii una squadra e cominciai a studiare gli incartamenti sulla fatale spedizione di La Salle.

Tutto ebbe inizio quando Wayne Gronquist, allora presidente della NUMA, incontrò Barto Arnold, che dirigeva a quei tempi la sezione Ricerche archeologiche sottomarine della Texas Antiquities Commission. Arnold aveva realizzato un'impresa degna di lode recuperando la nave più piccola di La Salle, la *Joly*, incagliatasi all'interno della baia di Matagorda e là abbandonata. Erigendo un cassone attorno al relitto, Arnold e la sua squadra avevano recuperato centinaia di reperti risalenti alla sciagurata spedizione di La Salle del 1685.

Nel 1978 Arnold aveva effettuato rilevazioni magnetiche nella zona, con la speranza di poter dare il via a una ricerca più approfondita sulla miriade di potenziali obiettivi individuati. Pur avendo fondi a disposizione, la Texas Antiquities si rivolse alla NUMA. Barnum aveva ragione: sulla Terra nasce un babbeo al secondo. Colto in un momento in cui avevo la guardia abbassata, cedetti e mi offrii di finanziare la ricerca e la relativa spedizione, non sognandomi neppure che ci sarebbero voluti mesi e, letteralmente, una barcata di soldi.

Richiedemmo i servizi della World Geoscience Inc. di Houston per un'ispezione magnetica di profondità dall'aereo con l'impiego di una tecnologia che Arnold, vent'anni prima, non aveva avuto a disposizione. Il piano era elaborare un progetto di follow-up per analizzare i dati raccolti e identificare le anomalie magnetiche rilevate dal cielo.

A eseguire i rilevamenti furono chiamati il buon vecchio Ralph Wilbanks, tenace e stimato perito nautico nonché prezioso amministratore del-

la NUMA, e l'archeologo marino Wes Hall. Ralph e Wes sono coloro che, nel 1995, scoprirono il sottomarino confederato *Hunley.*

I dati storici vennero raccolti e analizzati dall'insigne storico Gary McKee. Douglas Wheeler, amministratore della NUMA e appassionato cacciatore di relitti marini, fornì generosamente i fondi per le prime rilevazioni. L'unico ritorno che Doug ebbe dal suo investimento fu uno straordinario dipinto dell'*Aimable,* realizzato dall'artista Richard DeRosset, che ora fa bella mostra di sé sulla parete del suo ufficio.

Analizzammo le cronache dell'epoca sulla sfortunata spedizione di La Salle. I diari di Henri Joutel riportavano un resoconto dettagliato della perdita dell'*Aimable.* Il primo ufficiale di rotta di La Salle, Minet, aveva disegnato delle carte che riproducevano con precisione lo stretto di Cavallo com'era nel 1685, indicando la posizione del relitto. Le carte di Minet mostravano la carcassa della nave adagiata sul lato est del vecchio canale. L'unico problema era che Minet sembrava poco affidabile quanto a capacità di misurare le distanze in acqua: mostrava una tendenza a sovrastimarle, come capita spesso a chi valuta a occhio l'estensione di un tratto di mare. Nonostante ciò, è raro avere la fortuna di poter disporre di un testimone oculare capace di proiettarti sulla scena dei fatti.

L'area da perlustrare venne fissata in 4,81 miglia nautiche da nord a sud e 2,12 miglia nautiche da est a ovest, così da coprire abbondantemente la zona in cui le carte indicavano la presenza del relitto. Ricavando diapositive in scala dalle carte di Minet e sovrapponendole a carte nautiche attuali e foto aeree, potemmo constatare come le linee costiere si fossero notevolmente modificate nel corso degli ultimi trecento anni. La punta meridionale dell'isola di Matagorda aveva subito un'erosione consistente, in alcuni punti di oltre trecento metri, mentre l'azione erosiva sulla relativa penisola era stata decisamente meno importante. Il canale riprodotto da Minet appariva troppo ampio, ma era logico presumere che avesse semplicemente mal giudicato la distanza, dal momento che la maggior parte delle carte nautiche fra il 1750 e il 1965 evidenziavano una differenza non superiore ai cento metri.

Le frustrazioni peggiori ci derivarono dai mutamenti subiti dal canale nel corso degli ultimi trentacinque anni. Nel 1965, l'US Army Corp of Engineers, il genio militare americano, aveva aperto un nuovo canale navigabile attraverso la penisola di Matagorda fino all'Intracoastal Waterway, poche miglia a nord-est dello stretto di Cavallo. Il nuovo canale aveva modificato in modo drammatico il flusso delle correnti all'esterno della baia,

causando profonde alterazioni alla conformazione dello stretto che rendevano arduo il confronto fra le carte nautiche moderne e quelle precedenti.

Se fossimo arrivati sul posto prima del 1965, il nostro lavoro sarebbe stato molto più semplice. Dopo lo scavo del nuovo canale, il passaggio tradizionale, in origine profondo una decina di metri, aveva cominciato a insabbiarsi e la maggior parte dei relitti presenti sulla nostra griglia di ricerca erano stati sepolti rendendo ancor più difficoltose le nostre indagini.

Nel febbraio 1998, Ralph e Wes effettuarono la prima ispezione a bordo dell'affidabile Parker di dieci metri di Ralph, che lui aveva battezzato *Diversity* e che noi tutti chiamavamo *Perversity*. Grazie alla sua praticità, non esisteva imbarcazione più adatta alla ricerca di relitti, ma a bordo non c'era il minimo comfort. Se mi passate una concisa descrizione dell'equipaggiamento tecnico, vi dirò che avevamo a disposizione due magnetometri al cesio, un magnetometro manuale a protoni, un Global Positioning System (GPS) NAVSTAR con sistema di correzione differenziale, software per la navigazione e la raccolta dati della Coastal Oceanographics, oltre a un piccolo carotiere di fondo a induzione.

La squadra di ricerca operava al largo di Port O'Connor, nel Texas, una cittadina con gente affabile e cordiale, ma poco di più. C'era una pompa di benzina, un grazioso motel, il ristorante messicano da Josie - gestito dalla meravigliosa Eloisa Newsome - e 560 baracche che vendevano esche. Non esisteva una via principale. A paragone di Port O'Connor, Mayberry era una metropoli. Non essendo dotato di grande acume nel penetrare l'animo altrui, sono ancora perplesso sui motivi che hanno spinto Ralph ad acquistare una casa proprio lì. Suppongo che una delle ragioni sia che gli abitanti del luogo stravedono per lui e lo considerano il regalo più grande toccato al paese dopo la farina d'avena.

La *Diversity* lasciò il porto nel mese di febbraio. Qualsiasi anomalia rilevata durante le perlustrazioni aeree veniva localizzata dalla superficie del mare secondo le indicazioni fornite dal software del computer di bordo, che operava congiuntamente al GPS. Una volta confermata la presenza del nostro obiettivo grazie al magnetometro, il punto veniva contrassegnato con una boa. Quindi arrivavano i sommozzatori che scendevano a esaminare il fondale. Se il bersaglio era sepolto dalla sabbia, il sub si serviva di un magnetometro manuale a protoni per identificare il punto esatto, dopo di che si utilizzava una sottile sonda metallica o uno scandaglio a spruzzo per scoprire l'entità dell'insabbiamento. Stabilite dimensioni e profondità,

veniva calato il carotiere a induzione che soffiava via la sabbia scavando un cratere sopra l'obiettivo. Ogni manufatto o relitto scoperto veniva studiato per stabilirne l'età. La presenza di una caldaia poteva collocare il relativo relitto nel diciannovesimo o ventesimo secolo, così come i resti di una ruota a pale proveniente da un vecchio battello a vapore. Rinvenimmo argani, eliche in bronzo, verricelli, pezzi di motore, ancore e catene: scoperte affascinanti, ma niente di clamoroso.

Ben presto localizzammo il relitto di una nave, che venne classificato come Obiettivo 4 e contrassegnato come di consueto mediante un gavitello, dopo di che inviammo i sub a perlustrare il sito. Un paio di manufatti visibili sul fondo, recuperati per essere esaminati, si rivelarono due armi da fuoco coperte da incrostazioni: una pistola e un moschetto a pietra focaia.

Mentre Ralph inviava i reperti al laboratorio della Texas A&M University per la loro identificazione e conservazione, cominciammo a sperare di aver scovato *L'Aimable*. Purtroppo, le nostre illusioni vennero spazzate via da un esame ai raggi X che collocò i manufatti fra la fine del diciottesimo e l'inizio del diciannovesimo secolo. Per quanto dotati di una certa importanza storica, non provenivano dall'*Aimable*.

E questo pose fine alla fase numero uno.

Sono da tempo in contatto con la Texas Antiquities Commission e la Texas A&M University, alle quali ho proposto di far recuperare ai loro studenti di archeologia i manufatti dal relitto, nell'ambito di un progetto didattico. Nonostante mi sia offerto di finanziare l'iniziativa, fino a questo momento non ho avuto alcun riscontro.

Nel settembre dello stesso anno, Ralph si rimise in azione lanciando la fase due, che durò quasi tutto l'autunno e parte dell'inverno. Il maltempo provocava innumerevoli ritardi. Non voglio neppure pensare a come devono essersela spassata, a Port O'Connor, aspettando per giorni o intere settimane una schiarita. Ho sentito dire che uno dei loro passatempi preferiti consisteva nello scendere allo spaccio di esche più vicino e mettersi a contare i vermi.

Raggiunta via aerea San Antonio, coprii in auto i trecentoventi piacevoli chilometri che mi separavano da Port O'Connor e dalla fase successiva della ricerca. Incontrai Ralph al motel e andammo a pranzo da Josie, dove servono pasti pantagruelici.

Salpammo il giorno seguente, con cielo terso e mare relativamente calmo. Ogni volta che salgo a bordo della *Diversity*, provo la sensazione di tornare a casa. Più spartana che mai, stabile e veloce, solca le onde spinta

dal suo Yamaha da 250 cavalli. Tra la *Diversity* e me esiste un rapporto di amore e odio. Non manco mai di battere gli stinchi contro i suoi innumerevoli spigoli, i bordi appuntiti, le manopole sporgenti, che mi riducono a sanguinare sul lucido ponte di Ralph. Il mio amico ha sempre nel refrigeratore birra e soda, così come a bordo non mancano mai strani stuzzichini di marche mai sentite nominare, tipo la Magnolia's Spicy Pickled Okra e i Carl's Crunchy Pig Parts.

Dal momento che Wes Hall stava lavorando a un'altra ricerca sulla Costa Orientale, per la seconda fase erano entrati a far parte della nostra squadra i sub Mel Bell e Steve Howard, due ragazzi molto affabili ed efficienti. Dopo aver contrassegnato e ispezionato con le sonde numerosi obiettivi, mettemmo in funzione il carotiere e cominciammo a frugare fra il limo per vedere che cosa sarebbe saltato fuori. Ancora nessuna traccia dell'*Aimable.*

Una sera, le personalità più in vista di Port O'Connor organizzarono un barbecue in nostro onore. Ci divertimmo tutti un mondo, e io fui molto interessato dalla notizia che si stava preparando un'ingente raccolta di fondi per finanziare il recupero e la conservazione dei manufatti, che sarebbero stati esposti in un edificio cittadino. Continuo a controllare, ma non ho ancora visto alcun assegno. Un aiuto, tuttavia, ci giunse sotto forma di contatti per il reperimento di attrezzature supplementari, che si rivelarono preziose.

Sembravano esserci buone probabilità che l'obiettivo numero due fosse effettivamente l'*Aimable.* Le rilevazioni fornite dal magnetometro corrispondevano e i sondaggi indicavano una massa sommersa sepolta sotto circa tre metri e mezzo di sabbia: un vecchio relitto, di sicuro, dall'aria assai promettente. Una verifica immediata non era possibile, dal momento che il carotiere a bordo della *Diversity* non era in grado di scavare un cratere così profondo. Quanto a me, dovevo rientrare a causa di impegni letterari. Ralph ottenne il generoso aiuto di Steve Hoyt e di Bill Pierson della Texas Historical Commission (THC), che arrivarono col loro battello, l'*Anomaly*, una imbarcazione per le ricerche marine dotata di eliche di aspirazione reversibili in grado di dislocare grandi quantitativi di sabbia. A causa delle avverse condizioni atmosferiche, tuttavia, non fu possibile realizzare grandi progressi, e venne deciso di sospendere le operazioni fino a che il tempo non fosse migliorato.

La terza fase ebbe inizio nel giugno 1999, con un mare finalmente più calmo. Un'autentica flotta salpò in direzione dell'Obiettivo 2. Oltre a Ralph e all'equipaggio della sua *Diversity*, c'erano gli uomini della Texas Histori-

cal Commission a bordo dell'*Anomaly*, e una nuova arrivata, la *Chip XI* da venti metri, di proprietà della Ocean Corporation of Houston, una scuola sub a carattere commerciale. La *Chip XI* era dotata di attrezzature più che idonee a penetrare lo strato sabbioso e ispezionare l'obiettivo. Jerry Ford, istruttore capo della oc, aveva portato con sé una squadra di studenti volenterosi, che si erano offerti di collaborare al progetto nel loro tempo libero.

Nei giorni seguenti, l'Obiettivo 2 venne parzialmente esposto. Si trattava effettivamente di un relitto antico. Fu recuperata una palla da cannone, quindi i sommozzatori liberarono dalla sabbia l'intera bocca da fuoco. Mi contattarono subito telefonicamente per chiedermi di fornire il supporto finanziario necessario alla conservazione dei reperti. Ero dispostissimo a provvedere, e la THC aveva autorizzato il recupero, ma nel frattempo le condizioni meteorologiche erano nuovamente peggiorate; l'operazione venne rimandata di tre settimane, in attesa di un mare più clemente. Sfortunatamente, come in genere accade, il cratere contenente il cannone tornò intanto a riempirsi di sabbia.

Non appena il tempo si fu rimesso, la *Diversity* e l'*Anomaly* tornarono sulla scena delle ricerche e scavarono un'altra profonda buca, fino a liberare dalla sabbia il cannone per la seconda volta dal momento in cui era colato a picco. Per mezzo di palloni gonfiabili, il pezzo venne quindi sollevato dalla sua nicchia profonda oltre tre metri e mezzo e adagiato sul fondo marino.

Il giorno seguente, il comandante Kevin Walker ci offrì cortesemente l'assistenza della guardia costiera, e arrivò sul luogo a bordo di un tender da sedici metri addetto alla posa e alla rimozione di corpi morti. Azionata la gru di bordo, il cannone fu sollevato alla luce del sole per la prima volta da oltre duecento anni per essere poi deposto sulla banchina. Più tardi, il pezzo fu trasportato alla base della guardia costiera di Port O'Connor e immerso temporaneamente in acque poco profonde, in attesa di poterlo trasferire insieme alla palla da cannone presso la Texas A&M University, che avrebbe provveduto alla loro conservazione.

In seguito, James Jobling del laboratorio universitario identificò ciò che risultò essere un antico pezzo da ventiquattro inglese, che fece risalire alla fine del diciassettesimo o all'inizio del diciottesimo secolo. Parecchi mesi più tardi, Jobling telefonò per avvisare che né lui né la A&M avevano mai ricevuto l'assegno di tremila dollari a copertura del costo di conservazione del cannone. Verificai con Wayne Gronquist, il quale mi assicurò che ci

avrebbero pensato le personalità di Port O'Connor. Tre mesi dopo Jobling non era stato ancora pagato, così gli spedii un assegno. La mia telefonata successiva fu per Steve Hoyt, presso la Texas Historical Commission. Nonostante la sistemazione definitiva del cannone ricadesse sotto la giurisdizione dello Stato, chiesi educatamente che il pezzo venisse collocato ovunque tranne che a Port O'Connor, visto che erano spariti tutti al momento di mettere mano al portafogli. L'ultima volta che ne ho sentito parlare, il cannone si trovava ancora presso il laboratorio di conservazione.

MANCATO DI NUOVO.

Ma non del tutto.

Dopo la sua espulsione da Galveston, nel 1821, il leggendario pirata Jean Laffite si dedicò ad atti di pirateria che fecero infuriare non soltanto gli americani, ma anche gli inglesi. Unità navali di entrambi i Paesi presero a dargli congiuntamente la caccia lungo la costa del Texas, mettendolo alle strette. Mentre si dirigeva allo stretto di Cavallo, la flotta di navi pirata era inseguita da cinque fregate britanniche e numerosi sloop armati americani. La sua banda di pirati era in una situazione disperata. Durante un violento temporale, gettata alle ortiche ogni precauzione, Laffite ordinò alla sua flotta di superare la secca all'entrata del passo e di inoltrarsi nel canale interno. Grazie al coraggio e alla buona sorte, riuscì a raggiungere la baia di Matagorda con tutte le sue navi intatte. Le fregate inglesi cercarono di inseguirlo, ma due di esse s'incagliarono e andarono perdute.

Si narra che Laffite, dopo essersi assicurato quella breve tregua, divise il bottino fra i suoi uomini, bruciò le navi, e svanì nel nulla. Secondo alcune voci finì nella Carolina del Sud, dove sposò una certa Emma Mortimer di Charleston, alla quale si era presentato come Jean Lafflin, affermato commerciante. Dopo parecchi anni trascorsi al Sud, lui e la moglie si trasferirono a St Louis, dove dicono si dedicasse alla fabbricazione di polvere da sparo. Solo sul letto di morte confessò alla moglie di essere Jean Laffite il pirata, e venne sepolto ad Alton, nell'Illinois, nel 1854.

L'Obiettivo 4, dove erano state rinvenute le armi a pietra focaia, e l'Obiettivo 2, il relitto che ci aveva fornito il cannone inglese, intrigavano tutti noi. Possibile che si trattasse delle fregate inglesi scomparse? Non vi erano dubbi sul fatto che entrambe fossero vecchie navi da guerra. Future ricerche e scavi da parte degli archeologi texani potranno meglio identificarle.

A noi restava ancora l'Obiettivo 8, il più sfuggente, impegnativo, allettante e anomalo fra tutti. Forniva una significativa «firma» magnetica di

560 gamma, plausibile in un relitto che avesse a bordo dalle tre alle cinque tonnellate di materiale ferroso. Ralph effettuò quattro ispezioni sottomarine con il magnetometro manuale a protoni. Ogni passaggio localizzava la massa magnetica nel medesimo punto. L'area venne quindi saggiata con una sonda idraulica da dieci metri ma, all'ennesimo tentativo, s'impigliò in qualcosa sotto la sabbia e venne abbandonata.

La massa si trova approssimativamente alla latitudine dell'*Aimable* e sepolta ben più a fondo rispetto agli altri relitti trovati da Ralph, indicazione certa di una vecchia nave risalente con ogni probabilità al diciassettesimo secolo. Era e rimane l'obiettivo più promettente in assoluto, e il più arduo da raggiungere. Gli scavi per liberarlo dalla sabbia quanto basta per poterlo identificare, tuttavia, richiederebbero un impegno enorme.

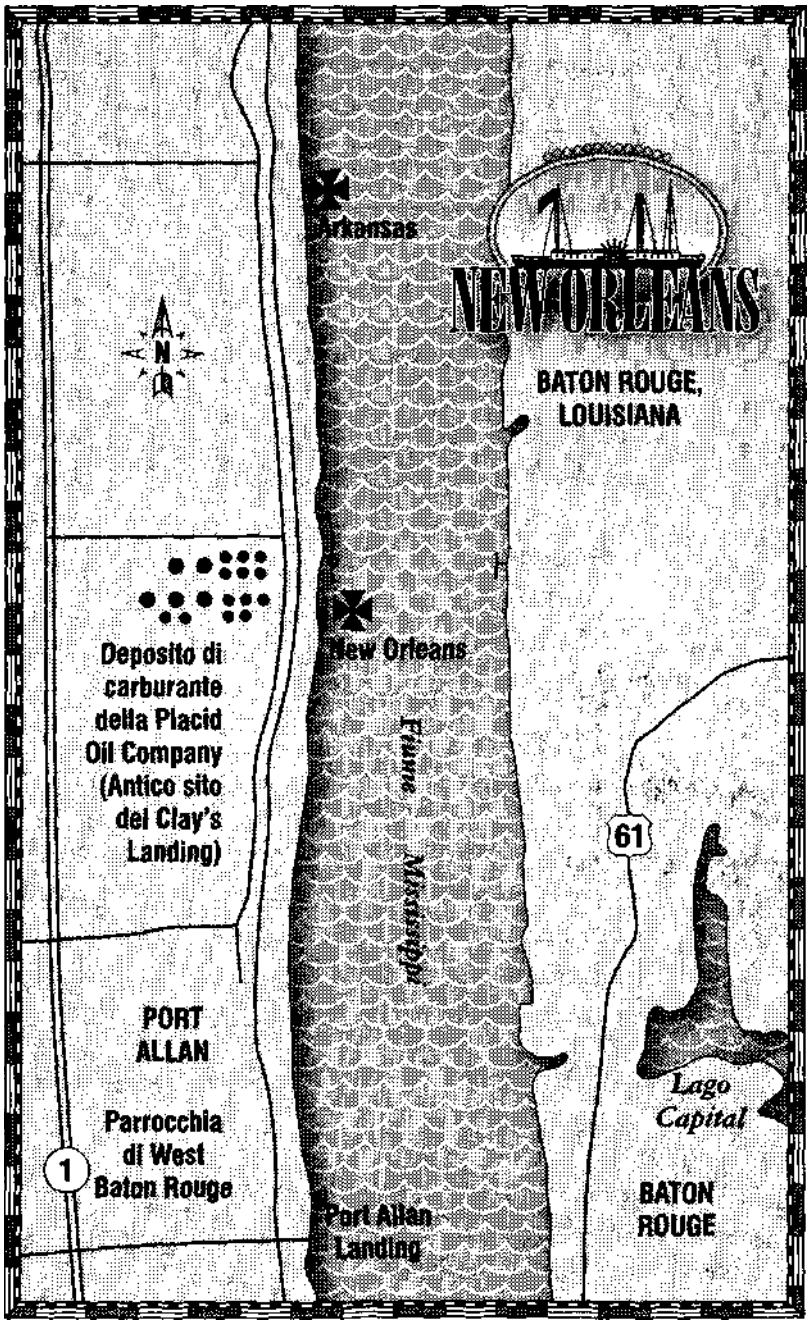
Come si suole dire, così vicino, eppure così lontano.

La scoperta della tomba del re Tutankhamon fu una passeggiata, paragonata alla caccia all'ammiraglia di La Salle, *L'Aimable*. È stata l'indagine più ostica mai affrontata dalla NUMA. Sarebbe stato più facile cercare una determinata salma in un cimitero pieno di tombe senza nome. Grazie al suo incredibile impegno, Ralph Wilbanks ha lasciato un'eredità di potenziali indagini sottomarine difficilmente eguagliabile.

Le sue lunghe e complesse ricerche sono sfociate nell'identificazione di sessantasei obiettivi. Ogni anomalia magnetica nell'intera zona dello stretto di Cavallo, inclusi gli obiettivi lungo la costa, è stata rilevata e annotata mediante il GPS. Diciotto masse sono state classificate come relitti navali o probabili siti di naufragi. Dieci relitti sono stati fatti risalire al ventesimo secolo, cinque al diciannovesimo, due al diciottesimo, e uno, l'Obiettivo 8, è un potenziale residuato del diciassettesimo secolo. Se si tratta davvero dell'*Aimable*, ci sta sicuramente chiamando sfidandoci a raggiungerla, a toccarla.

Tutto quello che dobbiamo fare, ora, è tornare là e scavare una buca più profonda.

PARTE II
Il battello a vapore *New Orleans*



1
Penelore
1811-1814

«Buon Dio», esclamò Nicholas Roosevelt.

Una cometa gigantesca stava viaggiando nello spazio lungo un'orbita ellittica in direzione del sole. Secondo le valutazioni, il corpo celeste aveva un diametro di oltre 650 chilometri e una coda gassosa dalla lunghezza approssimativa di 160 milioni di chilometri. La cometa avanzava con lentezza e regolarità nella propria orbita, per completare la quale ci volevano oltre tremila anni. Dalla Terra, era stata avvistata l'ultima volta durante il re-

gno di Ramsete II.

Erano le ventidue e trentotto del 25 ottobre 1811.

Roosevelt era di media altezza, un metro e sessantacinque, e di peso medio, intorno ai sessantotto chili. I capelli castani, senza riflessi tendenti al biondo o al corvino, avevano la tonalità uniforme del noce lucidato. Gli occhi, che scintillavano quando era eccitato, erano verdi con pagliuzze dorate. Nel complesso, aveva un aspetto piuttosto comune. Ciò che lo differenziava dai suoi simili era qualcosa di indefinito e indescrivibile nell'atteggiamento, un gusto per la vita che fluiva da lui come la linfa da un albero. Chiamatela sicurezza di sé, atteggiamento positivo o ego: qualunque cosa fosse, Roosevelt ne aveva da vendere.

Ritta sulla coperta del piroscafo *New Orleans*, Lydia Roosevelt fissava il cielo con aria sgomenta.

Indossava un abito dal collo alto e dalla gonna con guardinfante, impreziosito da un cappellino di paglia bianca intrecciata con fiori selvatici. Un abbigliamento del tutto inadatto al rozzo ambiente circostante. Possedeva un viso dai lineamenti eccessivi: occhi enormi, una bocca dalle labbra carnose, il naso leggermente più importante del normale. Era giovane e piena di vita. Il seno era pesante e voluminoso, i fianchi larghi ma privi di grasso, le gambe formose ma ben fatte. Non ricordava un delicato bocciolo di rosa, ma piuttosto un robusto girasole in piena fioritura. Incinta di otto mesi, Lydia aspettava il suo secondo figlio. La primogenita dei Roosevelt, una bambina di nome Rosetta, aveva tre anni. I Roosevelt erano sposati da cinque anni. Nicholas aveva quarantatré anni, Lydia venti.

Da un'ora circa, l'equipaggio del *New Orleans* osservava il poderoso corpo celeste avanzare da oriente a occidente, simile a un punto esclamativo lanciato in cielo da Dio in persona. Gli uomini contemplavano lo spettacolo con divertito sbalordimento, mentre la cometa solcava silenziosamente lo spazio. Persino Tiger, il terranova dei Roosevelt, sembrava insolitamente tranquillo.

«Un'altra circostanza curiosa», commentò Lydia, mentre la cometa scompariva dalla loro vista. «Prima l'aurora boreale e i fiumi usciti dagli argini, poi gli scoiattoli e i piccioni. E ora, questo.»

Lydia si riferiva al recente accavallarsi di fatti insoliti.

Le alluvioni primaverili del 1811 erano state più disastrose del consueto. Quando le ondate di piena si erano finalmente ritirate, erano scoppiate ma-

lattie provocate dalle acque stagnanti. Poco dopo, l'aurora boreale era stata avvistata molto più a sud del solito. Ad allungare la lista di eventi singolari, le irreali luci ammiccanti erano rimaste visibili per mesi. Quindi, un fenomeno ancor più bizzarro: il giorno in cui il *New Orleans* era salpato da Pittsburgh, l'equipaggio aveva avvistato migliaia di scoiattoli, simili a un ondulato tappeto di pelo, puntare a sud come se fossero stati inseguiti da una muta di cani. Gli animaletti sembravano fuggire disperatamente da qualcosa, uno spettacolo che aveva lievemente turbato tutti, a bordo.

Poi, qualche giorno più tardi, l'equipaggio aveva assistito a un altro incidente curioso.

Mentre a bordo del *New Orleans* erano tutti immersi nel sonno, la testa di uno stormo di colombi viaggiatori aveva iniziato a sorvolare il fiume. Lo stormo volava da nord a sud in una scia lunga quattrocento chilometri, dal lago Erie alla Virginia. Il mattino seguente, al risveglio, gli uomini avevano trovato i ponti del battello cosparsi di escrementi, il cielo ancora oscurato da una moltitudine di colombi.

«Che te ne pare?» aveva chiesto Roosevelt a Andrew Jack, il timoniere.

«A volte queste colonie di migratori impiegano giorni a transitare.»

Dopo aver percorso ondeggiando la passeggiata, Lydia si era fermata appena oltre la porta. «Questo rumore non mi piace affatto», aveva commentato. «Sembra il rullio di tanti piccoli tamburi.»

«Ancora qualche minuto e saremo in viaggio», l'aveva rassicurata Jack. «Basterà seguire la corrente per qualche chilometro, e dovremmo uscire dalla loro scia.»

Quella sera, dopo aver attraccato lungo la costa, Roosevelt aveva sorvegliato i mozzi intenti a lavare il *New Orleans* da prora a poppa. Avrebbero fatto tappa a Henderson, nel Kentucky, dove si sarebbero fermati alcuni giorni per far visita ad amici, e Roosevelt voleva che il battello si presentasse al meglio. Nonostante gli strani eventi accaduti, aveva conservato intatto tutto il suo entusiasmo.

Nicholas Roosevelt era una fonte costante di ottimismo.

L'itinerario del *New Orleans* prevedeva la tratta da Pittsburgh a New Orleans, un percorso mai tentato prima da un battello a vapore. Il viaggio faceva parte di un meditato e ben organizzato progetto elaborato da Roosevelt e dai suoi soci in affari. Il loro obiettivo era ottenere una licenza per il traffico marittimo a vapore sulla costa occidentale. La normativa inerente alla navigazione a vapore era ancora agli albori, a quei tempi. Nello Stato di New York, la società di Robert Fulton era riuscita a procurarsi una li-

cenza per la navigazione a vapore del fiume Hudson creando, almeno per un certo periodo, un monopolio estremamente lucroso. Ora Fulton, insieme ai soci Robert Livingston e Nicholas Roosevelt, voleva fare altrettanto sul Mississippi. Avevano messo a punto piani di viaggio dettagliati e meticolosi. Come prima cosa, bisognava coprire interamente e con successo la tratta prevista. Se il battello fosse colato a picco, non avrebbero certo trovato investitori disposti a sborsare denaro. Come seconda cosa, il viaggio doveva essere compiuto nel più breve tempo possibile, onde dimostrare ai finanziatori il vantaggio economico che un battello a ruote poteva offrire.

Il *New Orleans* era stato disegnato da Robert Fulton, l'inventore del primo piroscafo a vapore del mondo, mentre Robert Livingston, facoltoso uomo d'affari di New York nonché confidente di Thomas Jefferson, aveva fornito i fondi necessari. Discendente del colonizzatore olandese che aveva acquistato dagli indigeni l'isola di Manhattan, anche Roosevelt non era messo niente male quanto a conoscenze autorevoli, ed era amico intimo di John Adams. L'anno precedente, Nicholas e Lydia avevano effettuato un viaggio esplorativo lungo il fiume a bordo di una chiatta, fermandosi a far visita a gente influente lungo il percorso.

Nulla era stato lasciato al caso, ma ci sono cose che non è possibile prevedere.

Il *New Orleans* aveva una lunghezza di trentacinque metri e una larghezza di sei. Costruito in pino dolce - Roosevelt non l'avrebbe scelto, ma era l'unico disponibile entro i tempi ristretti della loro tabella di marcia -, il battello era caratterizzato da un ventre arrotondato come quello di una trota.

La sezione mediana del ponte era scoperta, e ospitava la macchina a vapore da 160 cavalli, le caldaie in rame, e un bilanciere che trasmetteva potenza alle due ruote a pala laterali. Le macchine a vista conferivano alla nave un aspetto incompiuto. Ai lati del locale macchina scoperto si ergevano due alberi con le vele arrotolate. Dall'albero di poppa sventolava la bandiera degli Stati Uniti: bianca, rossa e blu, con diciassette stelle e diciassette strisce. Accanto al locale macchina erano piazzate due cabine rettangolari, una a prora per gli uomini, e una a poppa per le donne. L'abitacolo maschile conteneva una cucina economica in ferro, mentre sul tetto della cabina riservata alle signore erano fissati un tavolo e alcune sedie, protetti da un tendone. A poppa, cataste di legna in costante calo davano alla nave un aspetto poco elegante. Tutto considerato, il *New Orleans* era

uno strumento grezzo ma dall'aria funzionale.

Il mattino dopo il passaggio della cometa, il *New Orleans* riprese a discendere il fiume. Alle dieci si trovava a cinquanta miglia da Cincinnati, procedendo a una velocità di otto miglia l'ora.

Era il terzo giorno di navigazione dopo la partenza da Pittsburgh, e fra l'equipaggio si andava consolidando una certa routine. Andrew Jack, il timoniere che guidava il peregrino battello lungo il fiume, era molto alto: con gli stivali da lavoro addosso, raggiungeva il metro e novantacinque. Ossuto, i piedi lunghi e stretti, si aggirava a bordo simile a una cicogna. Aveva zigomi pronunciati, la mascella squadrata e ben delineata, i capelli color sabbia pettinati verso sinistra. Sopracciglia cespugliose sovrastavano gli occhi grigio pallido fissi sull'orizzonte. Aveva ventitré anni.

Sottocoperta c'era il regno di Nicholas Baker. Alto uno e settantacinque, sessantotto chilogrammi di peso, con i capelli corvini, Baker aveva un volto squadrato, privo di contrasti, dall'espressione risoluta. Si sarebbe potuto definire insignificante, se non fosse stato per il sorriso luminoso e il calore dello sguardo. Con l'aiuto dei sei marinai di coperta *cajun* e *kaintuck*, Baker si occupava della macchina e badava che i fuochi delle caldaie fossero regolari e che la pressione del vapore si mantenesse intorno ai 60 pounds (circa 27 chilogrammi per centimetro quadrato).

Per lo meno, il *New Orleans* poteva contare su un equipaggio esperto.

Il vapore, dipinto di un'insolita tonalità di azzurro, avanzava lungo l'ansa del porto sul fiume Ohio, nei pressi di Cincinnati. La catasta di legna sul ponte di poppa era meno di un metro e venti per un metro e venti, sufficiente a malapena per raggiungere i moli cittadini, visto che il *New Orleans* divorava combustibile al ritmo di ventidue metri cubi circa al giorno. Quando sul ponte era accatastato il legname occorrente per un'intera giornata, il battello aveva l'aspetto di una chiatta intenta a trasportare un carico di tronchi in segheria.

«Spazza via i pezzi di corteccia», ordinò Roosevelt a uno dei mozzi *cajun*, «e ripulisci il ponte a poppa.»

«Sissignore», rispose l'uomo con voce strascicata.

«Il battello deve apparire al meglio», ribadì Roosevelt avanzando verso di lui. «A partire da questo momento, è il piroscafo più famoso dei territori occidentali.»

Proprio in quell'istante, il fischio della sirena di bordo infranse l'aria.

«Cincinnati dritto di prora», gridò Jack dalla soglia del casotto del timone.

Appena il *New Orleans* fu saldamente ormeggiato al molo, una folla di locali accorse sul lungofiume per osservare da vicino quella stranezza.

In forma smagliante, Nicholas Roosevelt sembrava essersi lasciato ormai alle spalle gli eventi bizzarri accaduti durante il viaggio. Con lo zelo di un imbonitore, accompagnò a bordo gruppi di visitatori. «Venite, venite tutti», tuonava, «ammirate con i vostri occhi il mezzo di trasporto del futuro.»

A mano a mano che la gente sciamava a bordo, Baker, l'ufficiale di macchina, prese a illustrare il funzionamento del motore a vapore, mentre il comandante Jack mostrava come governare nel casotto del timone. Roosevelt consentì ai visitatori di ispezionare persino le cabine e la sala da pranzo. A parte i borbottii di un guastafeste convinto che il battello non ce l'avrebbe mai fatta a risalire il fiume controcorrente, la visita si dimostrò un successo.

Quando gli ultimi ospiti se ne andarono, era ormai buio e il freddo si andava facendo sempre più intenso.

Da est soffiava un vento gelido. Stanca e intirizzita, la gravida Lydia stava riposando in sala da pranzo, una coperta sulle ginocchia e i piedi sollevati su una sedia. Liberatosi dell'ultimo visitatore e ritirata la passerella, Nicholas si affrettò a raggiungerla.

«Con tutta quella gente a bordo, non è stato possibile accendere la stufa», gli comunicò Lydia. «Per cena dovremo accontentarci di panini con manzo freddo.»

Nicholas annuì stancamente.

«Il cuoco, però, è riuscito a fare un salto a terra per comprare del latte», proseguì la donna. «Quindi, insieme al panino, potrai avere un bicchiere di latte freddo.»

Nicholas premette il fermaglio del suo orologio d'oro da tasca, facendone scattare il coperchio. I numeri romani all'interno gli indicarono che erano quasi le sette di sera. «Devo scendere a terra per acquistare del tabacco da pipa. La bottega sta per chiudere. Ti serve qualcosa?»

«Se avessero dei sottaceti», rispose la moglie con un sorriso, «qualche cetriolino non mi dispiacerebbe.»

«Il bambino, tesoro?»

«Già. A quanto pare, ha una gran voglia di sapori aspri.»

«Torno subito.»

«Ti aspetto col tuo panino», gli gridò dietro Lydia mentre il marito si allontanava a passo rapido.

Superata la breve distanza che lo separava dalla banchina, Nicholas si affrettò lungo la strada di ciottoli in direzione dell'emporio. Cincinnati era una cittadina di frontiera. Sulla via priva di lampioni, le uniche, deboli luci a disposizione provenivano dalle candele e dalle lampade a olio dei negozi che fiancheggiavano la strada. Metà delle botteghe avevano già abbassato le saracinesche per la notte, e sul selciato le chiazze di luce si alternavano a zone immerse nell'oscurità. Trovato l'emporio, entrò a fare i suoi acquisti, quindi si rimise in marcia per tornare al battello.

Era stanco morto. L'eccitazione degli ultimi giorni, unita al fatto che non aveva ancora cenato, lo stava riducendo sull'orlo dello sfinimento. La testa abbassata, scese lungo il fianco della collina in direzione del fiume.

Non vide avvicinarsi l'uomo fino a che non gli fu praticamente accanto.

«La fine è vicina», gridò lo sconosciuto, mentre Roosevelt evitava per un pelo di finirgli addosso. Nicholas sollevò lo sguardo per osservarlo. Tutto inzaccherato, sembrava avere disperatamente bisogno di un bagno. I capelli, lunghi fino a metà schiena, erano tutti aggrovigliati. Aveva il viso molto abbronzato di chi vive all'aperto. I pochi denti superstiti erano scuriti dal tabacco. Ma furono i suoi occhi ad attirare l'attenzione di Roosevelt. Occhi accesi da un'intensa consapevolezza, o forse dalla pazzia.

«Fatti da parte, buon uomo», gli disse, vedendolo farsi ancora più vicino.

«Gli scoiattoli, gli uccelli, una cometa fiammeggiante», bofonchiò lo sconosciuto. «Di quante prove può avere ancora bisogno un essere umano? Pentiti. Devi pentirti.»

Dopo averlo schivato, Nicholas riprese la marcia giù per la collina.

«Stanno per accadere fatti spaventosi», gli urlò dietro il tizio. «Rammenta le mie parole.»

Piuttosto scosso dal bizzarro episodio, Roosevelt tornò a bordo del *New Orleans*, ingollò rapidamente il panino e il latte e scivolò nella sua branda. Gli ci vollero alcune ore prima di trovare sollievo nel sonno. E sarebbero trascorsi un paio di mesi, prima che potesse comprendere il significato delle parole di quello strano sconosciuto.

Due giorni più tardi, il *New Orleans* lasciò Cincinnati per far rotta verso Louisville, nel Kentucky. A quei tempi, il fiume Ohio era ancora allo stato selvaggio, con ampie distese di acqua chiara e innumerevoli cascatelle. Fortunatamente, Jack aveva condotto una varietà di chiatte e barconi lungo quella tratta di fiume. Ritto davanti al timone, accostava alla costante ri-

cerca del canale più adatto. Simile a un kayak in mezzo alle rapide, il battello a vapore s'infilava tra scogli minacciosi mentre l'impetuosa corrente del fiume lo sospingeva attraverso gli stretti passaggi a una velocità doppia rispetto a quella che avrebbe potuto raggiungere autonomamente.

Nella cabina delle signore, Lydia sferruzzava tranquillamente mentre le domestiche si aggrappavano nervosamente ai tientibene, sballottate da una parte all'altra del locale dai violenti rollii. Quando raggiunsero finalmente acque più calme, tutti tirarono un respiro di sollievo.

Lasciatosi alle spalle il tratto di fiume più accidentato, il *New Orleans* arrivò a Louisville sotto una pallida luna piena settembrina.

«Bene», commentò Jack, fermandosi di fronte alla cittadina. «Ce l'abbiamo fatta.»

Poi allentò la valvola del vapore, e un sibilo fendette l'aria. A quel suono innaturale, gli abitanti di Louisville balzarono dai loro letti e, in pigiama, reggendo delle candele, si diressero assonnati verso il fiume per contemplare la bizzarra bestia arrivata nel cuore della notte.

«Si direbbe che hai svegliato tutta la città», osservò Baker.

«Al signor Roosevelt piacciono le entrate in grande stile.»

Il giorno seguente, Roosevelt, Jack e il sindaco di Louisville erano intenti a contemplare le cascate dell'Ohio a sud, appena fuori città.

«Ho visto la vostra nave», dichiarò il sindaco, «e concordo col signor Jack. Ha troppo pescaggio per superare le cascate in sicurezza. Vi consiglio di aspettare che il livello dell'acqua salga.»

«Quando accadrà?»

«Nella prima settimana di dicembre.»

«La neve e le piogge invernali fanno salire il livello del fiume, giusto?» chiese Jack.

«Esatto.»

«Manca un mese», intervenne Roosevelt. «Che faremo fino allora?»

«L'equipaggio del *New Orleans* sarà nostro ospite», rispose il sindaco.

E così fecero.

Fin dall'inizio del viaggio, era sbocciato un idillio fra Maggie Markum, la cameriera della signora Roosevelt, e Nicholas Baker. A bordo, i due avevano trovato giusto il tempo di scambiarsi qualche bacio rubato, qualche abbraccio furtivo. Ora, approfittando delle quotidiane passeggiate nei dintorni della cittadina, si potevano concedere approcci fisici più seri. Perdutamente innamorati com'erano, sarebbe stato impossibile per gli altri a bordo non notare la cosa.

La loro storia d'amore non fu l'unico evento che si verificò durante il periodo in cui il *New Orleans* rimase ormeggiata a Louisville.

Primo bambino nato a bordo di un battello fluviale, Henry Latrobe Roosevelt venne al mondo al sorgere del sole.

Le settimane successive di sosta a Louisville vennero impiegate per pulire e fare manutenzione alla nave. La vernice azzurro cielo fu ritoccata, gli ottoni tirati a lucido, le vele, ancora inutilizzate, sciolte e controllate in cerca di tagli o fori provocati dalle tarme, quindi ripiegate e avvolte nuovamente sull'alberatura. Andrew Jack studiò le rilevazioni annotate su un foglio, poi lanciò un tronco al centro delle cascate e ne osservò la velocità di movimento. Era ormai novembre inoltrato, e un accenno di gelo irrigidiva l'aria.

«Possiamo farcela», sentenziò alla fine, «ma bisognerà mettersi nel filo della corrente alla velocità massima, in modo da conservare il controllo del timone.»

Nicholas Roosevelt annuì. Qualche giorno prima, aveva ricevuto una lettera dei suoi soci della Ohio Steamboat Navigation Company. Esprimevano preoccupazione per il ritardo accumulato: il monopolio dell'operazione poteva risultarne compromesso. Il *New Orleans* doveva muoversi. Una volta superate le cascate, avrebbero navigato in tutta tranquillità.

Per lo meno, questo era ciò che credeva Roosevelt.

Seduto in sala da pranzo, Nicholas stava mangiando una bistecca di cervo. Dopo essersi pulito la bocca col tovagliolo, portò alle labbra una tazza di caffè fumante. «Il fiume raggiungerà il livello massimo entro due ore circa», dichiarò. «Vi farò accompagnare con un carro da un uomo dell'equipaggio ai piedi delle cascate, dove vi ricongiungerete con noi.»

«È per la nostra sicurezza?» volle sapere Lydia.

«Sì.»

«C'è rischio che la nave si rovesci, dunque?»

«Le probabilità sono minime, ma potrebbe accadere.»

«Se tu morissi, resterei sola con un bambino appena nato.»

«Non succederà.»

«Lo so», affermò Lydia in tono spavaldo. «Perciò, verremo con te. Tutti o nessuno.»

Cosi fu deciso. Il New Orleans lasciò la banchina nel primo pomeriggio.

«Risaliremo la corrente per un miglio circa», annunciò Jack, «poi invertiremo la rotta e avanzeremo a tutta forza.»

In piedi sulla soglia del casotto del timone, Roosevelt osservò il *New*

Orleans immettersi nella corrente. Il volto di Jack era una maschera di tensione e ansia. Un sottile rivolo di sudore gli correva lungo il collo, in stridente contrasto con la temperatura esterna che si aggirava sui cinque gradi.

Sul battello a vapore era tutto insolitamente tranquillo. Il personale di bordo si era rifugiato nella cabina prodiera. Riunite nella cabina di poppa, le donne liberavano i vetri dalla condensa con le mani per riuscire a guardare fuori. In una culla di vimini protetta da una paratia, il piccolo Roosevelt dormiva profondamente.

«Inverto la rotta, ora», annunciò Jack.

Girò il timone e, dopo aver compiuto un lento arco, il *New Orleans* si trovò ad affrontare la corrente. A quel punto, Jack fece fischiare la sirena, suonò la campana per chiedere il massimo del vapore e recitò una preghiera.

In cima agli scogli affioranti sul lato sud delle cascate, Milo Pfieffer e il suo migliore amico, Simon Grants, erano intenti a versare nel fiume della vernice rossa da un secchio sottratto alla bottega del ferramenta. Il sottile rivolo colorato si allargò a mano a mano che si avvicinava alla cima delle cascate, per dilagare sulla superficie dell'acqua durante la caduta fino a tingere completamente di rosa pallido un buon miglio di fiume a valle delle rapide.

«Okay», commentò Milo. «Fa' attenzione, ora.»

«Che diavolo è, questo?» chiese Simon, udendo un rumore più a monte.

«Fai sparire il secchio», gli ordinò l'amico. «Stanno arrivando degli adulti.»

Simon nascose la vernice rubata, quindi si avviò verso il gruppetto che avanzava lentamente in direzione delle cascate. Trenta fra i cittadini più in vista di Louisville avevano lasciato il molo prima del *New Orleans*, decisi ad assistere allo spettacolo del battello che oltrepassava d'un balzo le cascate o si fracassava nel tentativo.

«Che sta succedendo?» s'informò Simon.

«Un battello a vapore sta tentando di superare le cascate», gli rispose un tizio.

Spostatosi di corsa più a monte, Milo riuscì a scorgere il *New Orleans* che discendeva la corrente a tutta velocità. Restò a fissarlo, sbigottito. L'azzurro ardesia dello scafo sembrava fondersi col colore dell'acqua del fiume. Il fumaiolo eruttava fumo e scintille che formavano, in coda al battello, una scia simile a quella di un razzo da segnalazione impazzito. Le due ruote a pale gemelle fendevano la superficie del fiume sollevando nel-

l'aria alte colonne d'acqua. Sul ponte non si vedeva anima viva a parte un grosso cane nero che, ritto a prora, annusava l'aria. Il battello aveva tutta l'aria di una nave fantasma. D'un tratto si levò il sibilo della sirena, e Milo guardò il *New Orleans* imboccare il passaggio al centro delle cascate.

«Ruota sinistra indietro», gridò Jack, «accosta tutto a dritta.»

Il battello scivolò di lato.

«Pari avanti tutta» ordinò Jack un attimo dopo.

Spruzzi d'acqua investirono i finestrini aperti della cabina di poppa, bagnando il viso di Lydia e di Maggie. I fianchi del *New Orleans* erano assediati da gorghi e rocce. Le due donne si fecero forza, mentre il battello compiva una brusca accostata da sinistra a dritta.

In plancia, Nicholas Roosevelt sbirciò il fiume davanti a sé. «Sembra tutto a posto», dichiarò gridando per superare il rombo dell'acqua.

Baker, il macchinista, infilò la testa nel casotto. «Quanto manca?»

«Due, forse tre minuti», gli rispose Jack.

«Bene. Se tiriamo troppo la corda, rischio di far saltare una caldaia.»

«Una ventina di metri più avanti c'è un gruppo di rocce che dobbiamo assolutamente evitare», li avvertì Jack.

«Qual è la sequenza?» s'informò Roosevelt.

«Barra tutta a sinistra, ruota di dritta a mezza forza, ruota di sinistra a mezza forza, quindi barra tutta a dritta e costeggiare quella riva del fiume fino a che non avremo superato il tratto accidentato.»

«Eccoli che arrivano», gridò Milo mentre il *New Orleans* si preparava ad affrontare le ultime rapide.

«Avrebbe fatto meglio a tenersi sulla sinistra», commentò Simon.

Quasi in cima alle rocce, il sindaco di Louisville ansimava per lo sforzo della scalata. Fermatosi a riprendere fiato, estrasse un mozzicone di sigaro dalla tasca del panciotto e se lo infilò fra le labbra prima di parlare. «Incredibile», borbottò. «Potrebbero anche farcela, dopotutto.»

Nel casotto, l'atmosfera era carica di tensione ma anche di ottimismo. Avevano già superato l'ottanta per cento delle cascate. Non rimaneva che un gruppetto di sporgenze rocciose nel tratto di deflusso delle acque, dopo di che la via sarebbe stata sgombra.

«Ne siamo quasi fuori», mormorò Jack.

«Il fiume si restringe leggermente, lì avanti», gli fece notare Roosevelt.

«E la corrente aumenta», rincarò l'altro. «Dovrò aggirare le rocce sulla destra, e poi lasciare che la corrente ci raddrizzi. Una volta in linea, darò tutto vapore. Dovremmo sbucare esattamente dall'altra parte.»

«Dovremmo?»

«Ce la faremo.»

Nella cabina di poppa, Lydia Roosevelt, Maggie Markum e Hilda Gottshak, la prosperosa cuoca tedesca, erano attaccate ai finestrini sul lato di dritta.

Vedendo che il piccolo Henry si era svegliato, Lydia lo prese in braccio per consentirgli di guardare fuori. «Si direbbe che stiamo puntando dritti verso la parete d'acqua», commentò, stringendo più forte a sé il piccolo.

Hilda Gottshak agitò la Bibbia che stringeva fra le mani. «Sto pregando perché tutto fili liscio fino alla fine del viaggio.»

«Prega piuttosto che le macchine reggano», borbottò Lydia.

In quell'istante, la corrente s'impadronì della prora facendo ruotare la nave.

«Ottimo lavoro», fu il commento di Nicholas, mentre superavano l'ultimo tratto di cascata. «Dirò a Maxwell di portarti un goccio di brandy.»

«Da qui al Mississippi il fiume è tranquillo», gli fece notare Jack.

«Quanto ci metteremo a raggiungere Henderson?» volle sapere Roosevelt.

«Se non sorgono problemi, dovremmo arrivarci domani pomeriggio.»

«Zitta», bisbigliò Lucy Blackwell, «o la spaventerai.»

Oltre a essere la migliore amica di Lydia Roosevelt, Lucy era anche moglie dell'artista John James Audubon, destinato a diventare famoso per i suoi disegni, schizzi e dipinti ispirati agli uccelli. Lydia Roosevelt era figlia di Benjamin Latrobe, *surveyor general* degli Stati Uniti, vale a dire un agrimensore governativo alle dipendenze del ministero dell'Interno. Conoscendo la famiglia Latrobe da prima della nascita di Lydia, Nicholas aveva potuto veder crescere la bambina fino a trasformarsi in una donna. Sebbene vi fossero più di vent'anni di differenza fra loro, Lydia poteva definirsi una moglie felice.

«Pappagallo della Carolina», mormorò Lucy.

«È stupendo», fu il commento di Lydia.

A meno di un chilometro di distanza, nel magazzino degli Audubon di Henderson, nel Kentucky, Nicholas sedeva di fronte a una scacchiera. Lanciò un'occhiata a Audubon, quindi fece la sua mossa. «Siamo duecentoquaranta chilometri a sud di Louisville», commentò. «Finora, tutto bene.»

Audubon studiò la mossa dell'avversario. Sporgendosi verso il tavolo,

afferrò un sacchetto in pelle di daino contenente del tabacco e caricò la pipa. Dopo aver pressato il tabacco, lo accese alla fiamma di una vicina candela. «Da qui in poi», commentò, «il fiume si allarga e la corrente diventa meno impetuosa.»

«Dunque, pensi che ce la faremo a raggiungere New Orleans?»

«Sicuro. Sono arrivato fino al golfo del Messico, una volta, a bordo di una canoa.»

Roosevelt annuì mentre osservava Audubon mangiargli un pedone.

«Feci il ritratto a un pellicano, laggiù», concluse l'uomo. «Con un pesce che gli penzolava dal becco.»

Il 16 dicembre, il *New Orleans* lasciò Henderson per proseguire il viaggio.

In una tenda di pelle di bufalo nelle vicinanze dell'attuale East Prairie, nel Missouri, un capo Sioux tirò una boccata da una lunga pipa, prima di porgerla al suo visitatore Shawnee.

«Il generale Harrison ha sconfitto gli Shawnee a Tippecanoe?» s'informò il capo Sioux.

«Sì», confermò il messaggero. «Gli uomini bianchi hanno attaccato il mattino dopo la luna piena di settembre. Il capo Tecumseh ha radunato i suoi guerrieri, ma gli uomini bianchi li hanno assaliti e hanno dato alle fiamme la Città del Profeta. La tribù si è ritirata dall'Indiana.»

Il Sioux riprese la pipa offertagli e trasse un'altra boccata. «Ho avuto una visione, ieri. L'uomo bianco sfrutta il potere della terra per i suoi fini malvagi. Sa piegare alla propria causa gli animali, così com'è riuscito a controllare il percorso della cometa nei cieli.»

«Uno dei motivi della mia presenza qui», spiegò lo Shawnee, «è che i nostri guerrieri hanno avvistato un Penelore sul fiume, da queste parti. Potrebbe tentare di abbracciare il Padre delle Acque.»

«Una Canoa di Fuoco? Deve far parte della stella fiammeggiante.»

Lo Shawnee esalò il fumo dai polmoni prima di rispondere. Il tabacco del Sioux era molto forte, gli faceva girare la testa. «Dal centro della canoa esce tanto fumo quanto ne potrebbe produrre un villaggio di mille tende, e ruggisce come un animale ferito.»

«Dove avete avvistato questa bestia, l'ultima volta?»

«Quando sono partito, si trovava ancora presso la città con le cascate.»

«Appena avrà raggiunto il mio fiume», dichiarò il capo Sioux, «la uccideremo.» Detto ciò, l'indiano si sdraiò su un mucchio di pelli di bufalo e

chiuse gli occhi. Avrebbe chiesto la risposta agli spiriti.

Lo Shawnee sollevò un lembo della tenda e uscì nella luce resa scintillante dai riflessi della prima neve.

Nelle viscere della terra sotto New Madrid, nel Missouri, le cose non andavano troppo bene. Gli strati che componevano i primi trecento metri di roccia sedimentaria ruggivano come leoni infuriati. Il terreno era molle, surriscaldato dalle enormi temperature sottostanti, intriso dall'acqua proveniente dalle migliaia di sorgenti e dozzine di affluenti disseminati lungo il fiume Mississippi. Quella sostanza fluida, bollente, nerastra e viscida agiva da lubrificante sugli strati di terra, la cui tenuta s'indeboliva sempre più. Il terreno aveva dato chiare avvisaglie della collera che stava per scuoterlo. Uccelli e animali avevano già percepito il pericolo. Sottoterra si andava formando un'enorme bolla, che ben presto avrebbe dato luogo a un'eruzione.

Il *New Orleans* avanzava sbuffando proprio verso l'inevitabile deflagrazione.

In prossimità del Mississippi, la corrente del fiume Ohio si faceva più veloce e il battello procedeva senza intoppi. Di lì a qualche minuto avrebbe raggiunto la confluenza dei due fiumi, in anticipo di ore rispetto alla tabella di marcia. A bordo, l'umore generale era allegro, soddisfatto. L'equipaggio si dedicava ai propri compiti con entusiasmo. Markum aveva già pulito le cabine, ed era intenta a stendere le lenzuola su un filo teso fra i due abitacoli. Ceduto il timone a Nicholas, Andrew Jack stava schiacciando un pisolino a prora. Non appena Roosevelt lo avesse avvertito che erano arrivati alla confluenza, avrebbe raggiunto la plancia per riprendere il comando delle operazioni.

Hilda Gottshak stava dando gli ultimi ritocchi a una dozzina di pasticci di carne destinati al pranzo.

«Che ti prende, ragazzo mio?» fece Lydia, rivolta a Tiger.

Il terranova si era messo a guaire. La donna lo esaminò senza riscontrare alcuna ferita visibile, ma il cane continuava a emettere il suo basso, incessante ululato. Lydia decise di ignorarlo, nella speranza che si sarebbe calmato da solo.

In un angolo della plancia, Roosevelt stava calcolando i profitti ricavabili dal *New Orleans.* Per cominciare, aveva previsto di far coprire al battello la tratta da Natchez, nel Mississippi, a New Orleans, assicurandosi così rapidamente un buon quantitativo di carico: balle di cotone e un discreto

traffico di passeggeri. Roosevelt e Robert Fulton, il suo socio, avevano previsto di ammortizzare i costi di costruzione nel giro di diciotto mesi, e nulla di ciò che Nicholas aveva appreso nel corso del viaggio aveva potuto fargli cambiare opinione. Ripiegate le carte, le ripose nella cartella di pelle.

Il profumo del pasticcio di carne gli aveva stuzzicato l'appetito. Una volta che Jack avesse ripreso il timone, si disse, avrebbe fatto un giretto in cucina per chiedere a Hilda qualcosa che lo aiutasse a tirare l'ora di pranzo.

Con la certezza che il peggio fosse ormai alle spalle, gli era tornato un appetito formidabile.

Appena giunti in vista del maestoso fiume, Jack prese il timone dalle mani di Roosevelt.

Mentre questi compiva un'ampia virata per immettersi nelle acque melmose che affluivano da nord, il piccolo Roosevelt si svegliò strillando. Quasi nello stesso istante, Tiger riprese a ululare come se gli fosse finita la coda in una trappola per orsi. Come se non bastasse, il fiume era più agitato del solito, e il battello aveva cominciato a rollare violentemente. Jack lasciò la plancia per osservare il cielo. Uno stormo di scriccioli stava transitando avanti e indietro sopra di loro; sembrava che l'uccello di testa non avesse la minima idea sulla direzione da prendere. Intanto, lungo la riva, i rami degli alberi si agitavano, come scossi da un'invisibile bufera di vento.

Sebbene non fosse ancora mezzogiorno, il cielo a occidente era di un irreale color arancio.

«Non mi piace affatto», gridò Jack. «C'è qualcosa...»

Non finì mai la frase.

Nelle viscere della terra, dove non penetra mai il sole né il minimo alito di brezza, la temperatura superava i trecento gradi. Un getto di fango del diametro di trenta metri si riversò rombando verso una crepa appena formatasi. Scivolando nel varco, la viscida fanghiglia agì come uno strato di vaselina sul vetro. Gli strati di terreno sotterranei, ormai instabili, slittarono uno sull'altro come un pattinatore sul ghiaccio, schiantandosi ed esplodendo verso la superficie.

«Mio Dio, che sta succedendo...» cominciò a gridare Nicholas Roosevelt.

In piedi al centro della cucina, stava cercando di convincere Hilda a dargli una fetta di formaggio. Girando per un istante lo sguardo verso il finestrino, scorse una specie di geyser brunastro sollevarsi in aria per un'altezza di venticinque metri. Poi, arcuandosi, il getto invase i ponti del *New Orleans* insieme a una pioggia di pesci, tartarughe, salamandre e serpenti. Un

boato scosse lo scafo attraverso i ponti.

In plancia, Jack lottava per mantenere in rotta il battello.

Il suolo della riva era percorso da sussulti ondulatori; sembrava una coperta che qualcuno stesse scuotendo vigorosamente. Lungo le sponde, gli alberi oscillavano con violenza tale che i rami s'intrecciavano fra loro aggrovigliandosi per poi spezzarsi come grissini saettando sulla superficie dell'acqua simili a un nugolo di frecce acuminate. Il terreno lungo il fiume era cosparso di fenditure. Rivoli d'acqua stavano invadendo i tratti più bassi dell'argine. Poi, nel volgere di qualche istante, la superficie del suolo esplose e torrenti di acqua mista a rocce e detriti invasero l'aria.

«Il fiume è uscito dagli argini», gridò Jack mentre Baker, il macchinista, lo raggiungeva in plancia.

Dalle profondità dell'alveo originario del fiume, tronchi d'albero anneriti in via di decomposizione, da tempo sepolti nel fango dopo essersi impregnati d'acqua, presero a schizzare verso l'alto riempiendo l'aria di un puzzo simile a quello di carne putrefatta. Baker notò una famiglia di orsi bruni che si era appollaiata fra i rami più alti di un pioppo canadese nel tentativo di sfuggire alla devastazione. D'un tratto, l'albero si spezzò come se una bomba fosse esplosa alla sua base. Guardò gli orsi cadere al suolo per poi mettersi a correre più forte che potevano verso occidente.

In quel momento, Roosevelt fece il suo ingresso in plancia. «O si tratta di un terremoto», dichiarò ansante, «o è arrivata la fine del mondo.»

«Propenderei per la prima ipotesi», replicò Jack. «Ne ho beccato uno nella California spagnola, qualche anno fa.»

«Quanto è durato?»

«Era un fenomeno di modesta entità: una decina di minuti circa.»

«Vado a vedere come sta mia moglie», annunciò Roosevelt, girandosi per andarsene.

«Potrebbe chiedere alla signorina Markum di venire qui?» gli domandò Baker.

«Sicuro.»

Proprio in quel momento, la terra fu scossa da un fremito e il fiume prese a scorrere in senso inverso, da sud a nord.

La Markum fece capolino nel casotto, il viso pallido per la paura.

«Se usciamo vivi da tutto questo», le chiese Baker, «mi sposerai?»

«Sì», rispose senza esitare la donna, allacciando le braccia intorno alla vita di lui.

Nelle profondità del fiume, una volta espulsa l'acqua dal substrato, era

cessato l'attrito fra le falde di roccia. La prima scossa si era esaurita, ma altre le sarebbero succedute.

Jack ruotò il timone sino a fine corsa, mentre il Mississippi mutava nuovamente direzione tornando a scorrere da nord a sud. Guardando attraverso il finestrino, ebbe l'impressione di trovarsi nel bel mezzo di una fattoria. A una quindicina di metri dallo scafo, sulla destra, galleggiava il piano superiore di un grosso granaio rosso. Ammassati contro il soffitto, un cavallo e diverse vacche da latte tentavano di resistere alla furia della corrente.

Quando Roosevelt lo raggiunse, Jack aveva lo sguardo fisso su un punto in lontananza, a dritta di prora, dove una spaccatura del terreno sembrava inghiottire gran parte del flusso del fiume. Via via che la fascia di terreno all'estremità della voragine si faceva più visibile, scorse distese di fango fra pozze d'acqua dove in precedenza si stendeva il letto del fiume.

Il *New Orleans* si trovava a un centinaio di metri dal baratro, che lo risucchiava sempre più vicino. Nei pochi secondi a disposizione, Baker manovrò freneticamente nel tentativo di fare macchina indietro. Centimetro dopo centimetro, il battello incominciò a retrocedere dal vortice che agitava le acque. Venti minuti più tardi, il *New Orleans* aveva risalito la corrente di un chilometro e mezzo. Perlustrando con lo sguardo lo spettrale paesaggio circostante, Jack notò un affluente che aveva scavato uno stretto passaggio attraverso quella che fino a poco prima era stata l'ansa del corso d'acqua. Sfruttando la corrente, superò il varco con una virata immettendosi di nuovo nel corso principale del fiume.

Acquattati nella fitta boscaglia dell'isola di Wolf, i guerrieri indiani erano immobili come statue. Avevano raggiunto l'isola in canoa prima della scossa tellurica iniziale. La terra aveva praticamente smesso di tremare, ora, e loro erano più risoluti che mai. Il Penelore stava sconvolgendo i loro territori, e doveva essere eliminato. Tendendo l'orecchio, il capo colse un debole suono sconosciuto provenire da nord lungo il fiume. Con una serie di movimenti delle mani, segnalò ai suoi guerrieri di salire a bordo delle canoe e prepararsi all'attacco.

Lydia raggiunse di corsa la sala comando e fece capolino oltre la soglia. «Il piccolo è scoppiato a piangere, e Tiger si lamenta da spezzare il cuore.»

«È il segnale che sta per arrivare una nuova scossa», commentò Roosevelt, rivolto a Jack. «Mantieniti lungo il centro del canale, così da avere la maggior deriva possibile.»

Per tutta risposta, Jack indicò un punto oltre il vetro della cabina. «Ci stiamo per imbattere in un'isola.»

Roosevelt controllò sul *Navigator*, la carta nautica del fiume elaborata da Zadoc Cramer. «Sono cambiate un sacco di cose, dopo il terremoto, ma se devo tirare a indovinare direi che si tratta dell'isola di Wolf.»

«Qual è il passaggio migliore?»

«Quello di sinistra è il più profondo.»

«Vada per il sinistro, dunque.»

«Quanto può mancare alla prossima scossa, secondo te?» chiese Roosevelt alla moglie.

«Non molto, a giudicare dagli ululati di Tiger.»

Un frastuono inaudito ferì le orecchie dei guerrieri Sioux appostati sull'isola di Wolf. Lo stridore del metallo, il sibilo del vapore, il pulsare dello scafo in movimento. Via via che si avvicinava, la bestia diventava sempre più grande. Era azzurra come il cielo, ma non si trattava certo di un dono divino. Un brutto naso appuntito precedeva due ruote situate a metà del tronco dell'animale. Subito dietro c'erano un paio di tubi neri dai quali eruttava il fumo delle fiamme infernali.

Alcuni uomini bianchi si muovevano sui ponti, tenebrosi sacerdoti della malvagia creatura.

Avrebbero cominciato con l'uccidere i bianchi, per poi trascinare a terra la bestia e incendiare le sue carni. Quando il Penelore arrivò a circa venti metri dal punto in cui si trovavano, il capo diede il segnale e i guerrieri balzarono in piedi. Con un grido di guerra, si misero a correre verso l'acqua.

Le correnti sotterranee del Mississippi fornivano lubrificante aggiuntivo al rimescolio degli strati di terreno contrapposti. Di nuovo, la superficie venne squassata da uno spasmo. La scossa sarebbe durata più a lungo, questa volta.

Nell'istante in cui i guerrieri sioux scattavano in direzione del fiume, il terreno circostante si aprì come perforato da un migliaio di frecce. Dai crateri a forma d'imbuto presero a sgorgare getti d'acqua bollente, che si arcuavano nell'aria fino a un'altezza di trenta metri circa. Nel suolo si andavano allargando voragini sempre più grandi, che sputavano ogni sorta di materiale legnoso: alberi, rami, carbone. Uno spettacolo incredibile.

«Indiani in avvicinamento dall'isola!» gridò Roosevelt.

Lanciando un'occhiata verso l'isola di Wolf, Jack vide un gruppo di

guerrieri che correvano verso il fiume trasportando delle canoe. Avevano il capo coperto di piume e l'arco a tracolla.

Poi, all'improvviso, l'estremità meridionale dell'isola franò nel fiume.

Le grida dei Sioux colmarono l'aria. Ustionati dai getti bollenti che sgorgavano dal terreno, i guerrieri lasciarono le canoe e arrancarono verso le fredde acque del fiume in cerca di sollievo. Dopo essere riusciti a calare in acqua alcune imbarcazioni ancora intatte, venti di loro presero a pagaiare con tutte le forze, determinati a distruggere il mostro che consideravano la causa di quello sconquasso.

Cominciarono a guadagnare terreno, riducendo la distanza con il *New Orleans.*

«Forza col vapore!» gridò Roosevelt a Baker. «Quelli vogliono i nostri scalpi.»

Baker e i suoi fuochisti presero a gettare legna nella caldaia come pazzi, alimentandone la pressione. Lentamente, il battello cominciò ad aumentare la velocità. Ma gli indiani erano sempre più vicini. Piegati sui remi, avanzavano a ritmo via via più rapido sulle loro canoe.

D'un tratto, una delle canoe rallentò; mollati i remi, i suoi occupanti afferrarono gli archi e lanciarono un nugolo di frecce in direzione del battello. Diverse di esse colpirono la cabina di poppa, dandole l'aspetto di un porcospino. Incurante del pericolo, Tiger prese ad abbaiare contro gli aggressori.

La prima canoa si trovava ormai a soli sei metri dalla poppa del *New Orleans.* Roosevelt e tre uomini dell'equipaggio caricarono i moschetti a pietra focaia, preparandosi a fare fuoco a bruciapelo non appena gli indiani si fossero affiancati.

L'arrembaggio non ebbe mai luogo. Con Baker che teneva la pressione al massimo, il *New Orleans* ricominciò a guadagnare terreno, emettendo una scia di fumo nero dal fumaiolo. Vedendo gli assalitori che, frustrati, restavano sempre più indietro, non seppe resistere e si uni a Tiger in una serie di ululati che coprirono il sibilo del vapore.

Ben presto il Penelore scomparve dietro un'ansa del fiume; non c'era modo per i Sioux di catturare la belva.

Lasciatosi alle spalle l'imprevista serie di pericoli, Jack lanciò un'occhiata al fiume che gli si stendeva davanti. Il sole sembrava un disco di rame infuocato, contornato da un alone violaceo. Ispezionò con lo sguardo la riva di fronte. Le colline che costeggiavano il grande fiume stavano crollando come castelli di sabbia durante uno tsunami. Enormi zolle di terreno

torboso galleggiavano in superficie, insieme ad alberi abbattuti, ai resti di una casa e a qualcosa che sembrava una bara galleggiante strappata dal terreno.

«L'alveo non è troppo affidabile, in questo punto», commentò allegramente Roosevelt. «Direi di accostare a dritta, ora.»

Prima che la nuova scossa si placasse, il *New Orleans* si sarebbe trovato chilometri e chilometri più a valle. Incredibilmente, era passato attraverso l'olocausto riportando danni minimi.

Nel Mississippi, si può sudare persino a gennaio. Soprattutto se si ha addosso un'uniforme di lana residuato della rivoluzione e si sta trasportando una tuba. Cletus Fayette e il resto dell'improvvisata banda musicale marciarono rapidamente verso il lungofiume.

Una tuba, un solo grosso tamburo e un violino: non proprio una banda, piuttosto un trio.

La notizia del drammatico viaggio del *New Orleans* era giunta a Natchez tre giorni prima. Senza perdere tempo, il sindaco aveva organizzato un adeguato benvenuto. Banda musicale a parte, Titus Baird aveva in programma di consegnare a Roosevelt le chiavi della città. Due consiglieri comunali erano stati convocati d'autorità per i discorsi di circostanza. Alcune ragazze del posto avevano ricevuto l'incarico di consegnare fiori alle coraggiose signore del battello. Il tutto, seguito da un banchetto programmato per la serata.

In cima alla collina, un centinaio di abitanti fissava il fiume in attesa di scorgere il piroscafo.

«Ci tratterremo a Natchez almeno per una settimana», dichiarò Nicholas.

«Spengo il fuoco, allora. Le caldaie hanno bisogno di un po' di respiro.»

«Benissimo. Dovremmo avere vapore sufficiente per raggiungere il molo.»

Emergendo dalla sala macchine, Nicholas si soffermò a contemplare lo scenario circostante. La foresta vergine che ricopriva il tratto superiore del fiume Ohio, le cascate nei pressi di Louisville, le settimane in cui il terribile cataclisma li aveva esposti al terremoto e alle successive scosse di assestamento erano ricordi ancora vividi nella sua mente. Il battello e l'equipaggio avevano superato la prova con coraggio e consapevolezza. Lui e Lydia si sentivano ancor più vicini, ora, e il macchinista Baker aveva sempre in programma di sposare Maggie Markum non appena avessero raggiunto New Orleans. Andrew Jack aveva persino cominciato a manifestare

un inaspettato senso dell'umorismo.

Mentre il *New Orleans* superava l'ultima ansa, Roosevelt lanciò un'occhiata in direzione di Natchez.

Non appena il battello fu in vista, Baird diede il segnale alla banda che attaccò a suonare. Continuarono a ripetere l'unico motivo che conoscevano, una rozza esecuzione di *God Save the Queen*, ma, per qualche ragione, il battello si manteneva al largo.

Il sindaco Baird osservò la nave dirigere verso il molo, per poi scivolare via in balia della corrente.

«Non ho abbastanza vapore per raggiungere la banchina», borbottò Jack.

A Nicholas Roosevelt non restò che scoppiare a ridere. Il battello aveva superato felicemente mille miglia accidentate e piene di pericoli e ora, con la salvezza a pochi metri, avevano esaurito il vapore. Una situazione talmente incredibile da scadere nel ridicolo. Baker fece il suo ingresso in plancia. Aveva già addosso una maglietta bianca pulita, e si era appena lavato mani e viso. Non riuscì a nascondere una smorfia.

«Me ne occupo io», dichiarò in tono pacato.

Cletus Fayette, intanto, si sentiva girare la testa. Dopo un po' che soffia in una tuba, un poveretto sente la necessità di una sosta e di un sigaro. Fayette aveva ormai raggiunto il limite della resistenza.

«Abbiamo bisogno di una pausa, sindaco Baird», gridò.

«D'accordo, Cletus, ma sbrigatevi. Dal fumaiolo ha ripreso a uscire del fumo.»

Quindici minuti più tardi, il *New Orleans* era ormeggiato al molo di Natchez. L'equipaggio sfinito percorse la passerella e, facendosi strada fra i membri del comitato di benvenuto, si avviò verso un albergo locale e un'accoglienza degna di un manipolo di eroi. Il resto del viaggio sarebbe stato una passeggiata.

Nel cuore dell'inverno, gli alberi delle foreste intorno a Natchez erano privi di foglie. Dal promontorio appena fuori città, Nicholas Baker puntò lo sguardo verso nord. Riusciva a scorgere il punto in cui il fiume formava un gigantesco anello prima di costeggiare la città per poi defluire a sud. Un vento teso soffiava da est, trasportando l'odore dei fuochi accesi in Alabama per ripulire i campi dalle sterpaglie.

«Ho preso accordi con un pastore in città», annunciò Baker in tono impaziente. «Possiamo sposarci nel pomeriggio... se mi vuoi ancora, è sottinteso.»

«Naturalmente. Ma come mai tanta fretta?»

«Semplicemente, non voglio aspettare oltre.»

«Hai informato i Roosevelt?»

«No, ma potremmo dirglielo adesso, insieme.»

«Ora?»

«Sì, subito, se desideri che siano presenti alla funzione.»

Poco più di un'ora dopo, Nicholas Baker era ritto sul ponte del *New Orleans,* all'ancora appena fuori Natchez. Accanto a lui c'era Nicholas Roosevelt, mentre Lydia, stringendo fra le braccia il piccolo Henry avvolto in una copertina candida, era al fianco di Maggie.

«Vuoi tu, Maggie Markum», disse solennemente il pastore, «prendere Nicholas Baker come tuo legittimo consorte?»

Un sì e un bacio sigillarono il patto.

Il primo matrimonio a bordo di un battello a vapore si rivelò una faccenda piuttosto rapida.

Pochi giorni più tardi, la prima partita di cotone venne caricata a bordo del *New Orleans.* Una volta sistemate le balle sul ponte e il legname per la caldaia nella stiva, rimaneva poco altro da fare. Salparono per New Orleans il 7 gennaio 1812.

Il 12 gennaio 1812 spuntò un'alba dolcissima. Un cielo senza nuvole rallegrava lo sguardo di Nicholas Roosevelt, seduto sul tetto della cabina di poppa. L'aria era tersa, mossa da qualche occasionale alito di vento che increspava la placida superficie del fiume. Dopo tutto ciò che era accaduto, sembrava strano che il *New Orleans* arrivasse in un'atmosfera di tale pace nella città dalla quale aveva preso il nome. Nicholas girò lo sguardo verso occidente. Uno stormo di pellicani, tre dozzine in tutto, lo sorvolarono da ovest a est. Lo stormo era diretto verso il lago Pontchartrain, a circa cinque chilometri di distanza. Alla città di New Orleans mancavano soltanto tre chilometri.

«A che pensi?» gli chiese Lydia, raggiungendolo sul tetto della cabina.

Nicholas le sorrise, restando immobile per un istante prima di rispondere. «Mi stavo chiedendo quale sarà il futuro di questo vecchio ragazzo.»

«Il *New Orleans* ha affrontato l'inferno, tesoro. Continuerà a navigare su questo fiume anche dopo che ce ne saremo andati.»

«Me lo auguro.»

«Dopo tutte le prove che ha superato, ci vorrebbe un evento inimmaginabile per metterlo fuori uso.»

In quell'istante, udirono il grido di Andrew Jack: «New Orleans!»

Ma le previsioni di Lydia Roosevelt erano destinate a rivelarsi errate. Trenta mesi più tardi, il *New Orleans* sarebbe colato a picco. Dopo numerosi viaggi settimanali assai remunerativi fra Natchez e New Orleans, e un breve servizio di trasporto truppe e rifornimenti per l'esercito di Andrew Jackson durante la battaglia di New Orleans, la sera del 14 luglio 1814 lo sorprese sulla riva occidentale del Mississippi di fronte a Baton Rouge, in Louisiana, presso una località chiamata Clay's Landing.

John Clay aveva pronto il legname segato e accatastato come sempre. Trentasei metri cubi in tutto, dai quali avrebbe ricavato dieci dollari. Clay aspettava sotto un albero al riparo dalla pioggia, mentre il *New Orleans* accostava alla banchina principale. Osservò uno degli uomini lanciare una cima verso uno dei pali saldamente conficcati nel fondo melmoso del Mississippi. Attese fino a che non vide la testa del comandante sporgere dal casotto del timone.

«Ciao, John», gli gridò l'uomo. «È pronto, il mio legname?»

«Tutto ben tagliato e impilato.» Clay stava allontanandosi dal riparo dell'albero, quando un fulmine colpì una pianta una trentina di metri più in là. Con i capelli ritti sul capo per via dell'elettricità statica, l'uomo si affrettò a tornare sui suoi passi.

Il comandante indirizzò un cenno del capo ai suoi uomini che gironzolavano in coperta. «Abbiamo ancora tre ore di luce. Forza, carichiamo a bordo questa legna.» Quindi si rivolse a Clay. «Vieni nella mia cabina», lo invitò. «Così ti pago la merce.»

Clay lo seguì e rimase a guardarlo contare i delfini d'oro francesi. Dopo aver riposto le monete in un sacchetto di pelle, John ne strinse con forza il cordino di chiusura, quindi si fece passare la stringa di cuoio intorno alla testa.

«Vuoi un bicchierino?» gli chiese il comandante.

«Grazie, sono un po' infreddolito.»

Bevvero insieme, in attesa che il carico fosse completato.

Dopo un po', Clay salì in coperta seguito dal comandante, che levò gli occhi al cielo.

«Ho preferito far caricare il legname questa sera, per poter partire domani di buon'ora.»

«Mi sembra sensato», commentò Clay, avviandosi verso il molo. «Il fiume sarà ostruito dai detriti, dopo questo temporale.»

«Buonanotte», gli gridò dietro il comandante.

«Fa' attenzione al livello dell'acqua», urlò di rimando Clay.

Ma il comandante era già rientrato, e non udì l'avvertimento.

Prima che il Mississippi fosse controllato da dighe e sfioratori, capitava che il livello delle acque si abbassasse bruscamente in seguito a un forte piovasco. Quando gli affluenti gonfi di pioggia si riversavano nel fiume aumentandone al massimo la portata, l'acqua precipitava a valle creando un effetto di risucchio che ne abbassava pericolosamente il livello per una mezza giornata, dopo di che di solito tutto rientrava nella normalità.

Il mattino seguente, alle prime luci dell'alba, il comandante ordinò l'indietro tutta per allontanarsi dalla banchina, ma il *New Orleans* era saldamente trattenuto da un moncone di palo sommerso. Qualche manovra avanti e indietro, e la carena finì per forarsi.

Un passeggero così descrisse l'infausto evento sulla *Louisiana Gazette* del 26 luglio 1814:

> Sabato 10 luglio, partenza da New Orleans. Mercoledì 13, arrivo a Baton Rouge: caricata della merce. Ripartiti in serata con destinazione Clay's Landing, consueto punto di carico di legname, tre chilometri più a nord sulla riva opposta. Essendo una notte buia e piovosa, il comandante ritenne più prudente ormeggiare il battello... Il mattino presto ci si preparò alla partenza e alle prime luci dell'alba venne avviato il motore, ma la nave prese a girare in tondo senza che si riuscisse a farla avanzare. Durante la nottata, il livello dell'acqua si era abbassato di quaranta, quarantacinque centimetri; il comandante, a quel punto, dedusse di essersi imbattuto in un palo sommerso e tentò di liberarsene puntando delle pertiche contro l'argine, ma invano. Sempre più convinto che si trattasse di uno spezzone di legno, ne ebbe conferma saggiando con un remo la fiancata sinistra, fra quattro e sei metri a poppavia della ruota di sinistra. Ordinò pertanto di gettare fuori bordo il carico di legname, fece filare un'ancora all'altezza del giardinetto e azionò l'argano a vapore nel tentativo di liberare il battello, quando una falla si aprì improvvisamente nella carena allargandosi a una velocità tale da lasciar loro a malapena il tempo di riguadagnare la riva e far sbarcare in tutta fretta i passeggeri coi loro bagagli. Aiutato da terra, l'equipaggio era appena riuscito a mettere in salvo gran parte del carico, quando il battello si adagiò sul fondo lungo l'argine.

Così si concluse la saga del primo battello a vapore che mai avesse solcato i fiumi dei territori occidentali.

2
Dov'è finito?
1986, 1995

Non rammento in che occasione mi sia capitato di leggere il primo libro sui battelli a vapore lungo il Mississippi, ma sospetto sia stato nel periodo in cui dovetti scrivere un commento sul *Tom Sawyer*, in quarta. Quando i miei genitori andavano in città, il sabato sera, mi parcheggiavano sempre alla vecchia biblioteca pubblica Alhambra. Era là che, abbandonandomi all'immaginazione, sognavo di navigare lungo il grande fiume con Tom, Huck Finn e i loro amici.

Per qualche ragione sconosciuta, ho sempre provato una profonda attrazione per il Sud. Può sembrare curioso per qualcuno che, come me, non ha parenti, antenati o radici sotto la linea Mason-Dixon. Sono nato ad Aurora, nell'Illinois, e cresciuto nella California del Sud. Mio padre era originario della Germania, mentre i nonni di mia madre facevano i contadini nello Iowa e combatterono nell'esercito nordista.

Eppure, non so fare a meno della cicoria nel caffè. Non rinuncio ai fiocchi d'avena, allo stufato di prosciutto, ai biscotti per colazione e alla torta di noci per dessert. Forse il comportamento di noi esseri umani è condizionato, oltre che dal passato, anche da ciò che ci piacerebbe essere. In ogni caso, è un argomento sul quale varrebbe la pena riflettere.

Non esiste simbolo più rappresentativo del Sud di un battello a vapore con le ruote a pala, che avanza fischiando lungo l'ansa di un fiume. A parte qualche raro esemplare utilizzato per le escursioni turistiche, l'immagine del piroscafo che vomita fumo nero, con le ruote a pala che agitano le acque limacciose e il ponte stipato di balle di cotone, non è ormai che un lontano ricordo dei tempi passati, così come le locomotive a vapore coi loro sedili di legno e i predellini posteriori.

Ci sono molti battelli a vapore celebri nella storia americana. Chi non ha sentito parlare della famosa gara fra il *Natchez* e il *Robert E. Lee*? E poi, c'era il *Clermont* di Robert Fulton, il primo battello a vapore americano ad avere istituito un servizio passeggeri sul fiume Hudson. E lo *Yellowstone*, che per primo si spinse lungo il Missouri per poi discendere il Mississippi verso il Golfo, dove fu utilizzato per l'evacuazione di Sam Houston, il

nuovo presidente della repubblica del Texas, e dei membri del suo Consiglio, di fronte all'avanzare delle truppe di Santa Anna. In realtà, fu proprio a bordo dello *Yellowstone* che si tenne la prima sessione della storia della nuova repubblica. In seguito, il battello servì a trasportare da San Jacinto a New Orleans un Sam Houston ferito in battaglia e bisognoso di cure mediche.

Ho tentato con tutte le mie forze di scoprire che cosa accadde allo *Yellowstone* nel capitolo finale della sua esistenza, ma senza successo. Si dice che avesse superato i blocchi lungo il fiume Ohio, nel 1838. È probabile che, in seguito, sia stato venduto e ribattezzato con un nome diverso, e magari è finito come un derelitto ormeggiato a un albero lungo l'argine del fiume, la sua incredibile storia ignorata o dimenticata da tutti.

Ma ci fu un battello a vapore la cui storia supera la fantasia di qualunque scrittore di romanzi. La saga del *New Orleans*, il suo viaggio lungo l'Ohio e il Mississippi affrontando le rapide e il terremoto di New Madrid, la fuga dagli indiani ostili, il bambino nato a bordo, la cometa transitata sopra di esso, tutto sembra troppo incredibile per essere vero. Eppure, ogni circostanza è stata accuratamente registrata, e la sua fine descritta in ogni dettaglio.

Durante l'estate del 1986, incapace di resistere al desiderio di dare la caccia a quel favoloso battello, cominciai a studiare su un quotidiano il resoconto della sua fine. Un passeggero che si trovava a bordo il mattino in cui era colato a picco a causa di un ostacolo sommerso aveva descritto l'evento per conto di un giornale locale. Fatto della massima importanza, aveva indicato il punto quasi esatto in cui il battello era andato incontro al suo destino.

Clay's Landing, sulla riva occidentale del Mississippi, appena a nord di Baton Rouge.

Col cuore gonfio di ottimismo - il cervello era troppo avvezzo alle sconfitte per nutrire qualche speranza - organizzai una ricerca per localizzare Clay's Landing.

La cosa si rivelò assai più ardua del previsto.

Nel frattempo, mi ero imbattuto in un delizioso testo di Mary Helen Samoset intitolato *New Orleans.* Avviai immediatamente uno scambio epistolare con la signora Samoset, che si rivelò una fonte preziosa di informazioni sul battello.

Appresi che i proprietari ne avevano recuperato gran parte delle attrezzature e le macchine, pezzi di macchinario complessi e costosi per l'epoca.

Le caldaie, al contrario, venivano raramente recuperate dal momento che l'uso prolungato finiva generalmente per usurarle in misura tale da rendere antieconomiche le riparazioni necessarie in caso di riutilizzo. Tutte le parti metalliche quali ancore, timonerie, barre e strumenti vari erano state dunque rimosse e montate su un nuovo battello, anch'esso chiamato *New Orleans.*

L'asportazione delle attrezzature lasciava ben poco da captare al nostro magnetometro, ma ci dicemmo che poteva essere comunque rimasto ferro sufficiente alle rilevazioni, e c'era sempre la speranza che parte dello scafo fosse visibile al di sopra dello strato fangoso e potesse essere battuto dal nostro sonar a scansione laterale.

Cominciai a chiedermi come mai nessuno avesse cercato di localizzare una nave di tale importanza storica, in precedenza.

Fortunatamente, venni contattato da Keith Sliman, che a quel tempo lavorava per la Seven Seas Dive Shop di Baton Rouge. Keith mise generosamente a disposizione il proprio tempo per spulciare le registrazioni catastali nella capitale dello Stato della Louisiana, allo scopo di ricostruire la parte mancante del puzzle. Non si trattava di un'impresa facile. Benché la proprietà dei territori su entrambe le sponde del fiume fosse ragionevolmente ben documentata, la maggior parte delle scritture non risaliva fino al 1814. Per il momento non era stato rintracciato alcun documento che menzionasse Clay's Landing. In un primo tempo sembrava che quella porzione della riva occidentale, ora denominata Anchorage Landing, fosse appartenuta a un certo dottor Doussan. Quell'informazione non ci era parsa particolarmente incoraggiante fino a che Keith non ebbe ripescato un atto di trasferimento di proprietà da John Clay al dottor Doussan, con allegata una mappa del sito risalente al 1820.

Grazie a Keith, ci convincemmo di essere vicini alla meta. Craig Dirgo e io volammo in Louisiana per esaminare il tratto di riva che ci interessava e stabilire l'esatta posizione di Clay's Landing. Per quanto bella fosse la capitale dello Stato, in agosto Baton Rouge ricordava la superficie di Marte a causa dell'umidità. A proposito, come mai i miei viaggi verso il Sud capitano sempre in agosto? A quanto pare, non mi passa mai per la mente di muovermi in primavera, prima che gli insetti e il caldo diventino un fastidio.

Mi chiedono spesso in che modo la NUMA programmi le ricerche di relitti. Utilizziamo una formula scientifica che tiene conto di chi fra noi ha la possibilità di spostarsi in quel determinato momento, del rilascio o no dei

permessi necessari, delle condizioni del tempo e delle maree. Il fattore determinante, tuttavia, rimane la mia disponibilità a occuparmi della ricerca fra un libro e l'altro.

Dopo essere atterrati all'aeroporto di Baton Rouge, avere noleggiato un'auto ed esserci registrati presso l'albergo, attraversammo la città dirigendoci a nord verso la sponda occidentale del Mississippi.

L'inizio non si rivelò tra i più propizi.

Nel punto un tempo chiamato Clay's Landing, dove il famoso *New Orleans* si era incagliato ed era colato a picco, sorgeva un enorme deposito di carburante di proprietà della Placid Oil Company. Lungo uno degli argini c'erano le cisterne e le pompe. Sulla riva opposta, presso la sponda e al largo del fiume, si trovavano piattaforme di carico, condutture e serbatoi montati su chiatte, il tutto costruito in acciaio. Circondati com'eravamo da una quantità di metallo superiore a quella che si sarebbe potuta trovare in un deposito rottami di cinquanta ettari, identificare ciò che rimaneva del *New Orleans* per mezzo del nostro fido gradiometro Schonstedt sarebbe stato praticamente impossibile.

Pur non avendo programmato una ricerca a tappeto durante quel primo sopralluogo esplorativo della zona, Craig e io decidemmo di fare un tentativo.

Durante quel pomeriggio e gran parte del giorno seguente, percorremmo in modo sistematico una griglia attraverso quello che avevamo stabilito essere stato Clay's Landing. A parte alcune condotte di carburante interrate, facili da identificare grazie alle sottili tracce in linea retta che producevano sui nostri strumenti, trovammo ben poco d'interessante. Un'ispezione minuziosa del terreno ci fornì un'idea abbastanza precisa sulla portata del nostro progetto di localizzare i resti del battello.

Visto che lo sceriffo Bergeron e il suo dipartimento di West Baton Rouge erano stati tanto generosi nell'assisterci nel 1981, quando Walt Schob e io avevamo rinvenuto il sito in cui si trovava la corazzata confederata *Arkansas*, chiedemmo ancora una volta il loro aiuto. E loro intervennero di nuovo, prestandoci la barca in alluminio che utilizzavano per le ricerche fluviali, splendidamente costruita da un amministratore fiduciario che si trovava in carcere per omicidio. Un rappresentante dello sceriffo si uni a noi per farci da timoniere.

Ci mettemmo all'opera appena dopo il sorgere del sole. Una volta determinata l'ubicazione di Clay's Landing dalla riva del fiume, cominciammo a navigare avanti e indietro. Alle nove del mattino il caldo era già intenso.

La superficie del Mississippi era piatta come uno specchio e l'unico alito di vento sul quale potevamo contare era quello provocato dal movimento della barca. Continuammo a perlustrare il fiume per qualche ora, partendo da circa duecento metri di distanza dalla riva per avvicinarci poi gradualmente a terra. Captammo soltanto segnali di pochi gamma, sicuramente non più rilevanti di quelli che avrebbe fornito un martello sepolto nel fango. Solo quando fummo più vicini alla riva, ci pervenne una segnalazione magnetica stranamente consistente, che al momento ci parve incomprensibile.

Mentre io azionavo il gradiometro, Craig ammazzava il tempo curiosando nel giornale di bordo della barca. Si trattava di una lettura piuttosto interessante, dal momento che la piccola imbarcazione veniva per lo più utilizzata per il recupero di cadaveri dal fiume. L'operazione si svolgeva senza troppi complimenti: un grosso gancio fissato a una cima veniva calato in acqua da poppa, e gli agenti se lo trascinavano dietro fino a che non agganciavano qualcosa.

«Come fate a sapere se attaccato al cavo c'è un corpo o un grosso pesce?» chiese Craig all'uomo dello sceriffo.

«Un cadavere gonfio d'acqua oppone una resistenza considerevole», fu la risposta. «Il motore fuoribordo perde parecchia potenza.»

Craig sollevò il gancio d'acciaio e lo esaminò. «Che aspetto hanno i cadaveri, quando li trovate?»

«A volte sembrano pezzi di carne frollata», rispose l'uomo in tono indifferente. «Con la pelle che si stacca come la buccia di un mandarino.»

Con una smorfia di raccapriccio, Craig depose rapidamente il gancio nella custodia e si pulì le mani con uno straccio.

«Qualche volta sono pieni di gas ed esplodono come una bomba di carne non appena emergono in superficie», proseguì imperturbabile l'uomo. «Ma per lo più sono mangiucchiati da pesci e tartarughe. Se qualche barca li investe, poi, i motori fuoribordo li riducono a brandelli. Una volta ho ripescato soltanto una testa, parte delle spalle e del torace. Non ho mai saputo che fine abbia fatto il resto del corpo.»

Craig continuava a fissare il gancio che aveva tenuto fra le mani.

Non riuscii a resistere. «Ora di colazione», annunciai. «Vuoi un panino con carne di manzo al sangue e formaggio fuso, o un sandwich al tonno?»

Craig scosse il capo. «Magari più tardi», mormorò, distogliendo finalmente lo sguardo dal gancio.

Alle quattro del pomeriggio decidemmo di arrenderci. Non potevamo

accostarci di più a riva, poiché il metallo delle chiatte avrebbe mandato fuori scala la lancetta del gradiometro. Non avevamo captato alcun segnale magnetico che indicasse il possibile ritrovamento del *New Orleans*. E, come se non bastasse, due ore prima avevamo finito l'acqua da bere.

Quando raggiungemmo la rampa dove l'incaricato dello sceriffo aveva parcheggiato il rimorchio per il trasporto della barca, sentivamo la bocca secca come se qualcuno ce l'avesse riempita di borotalco. Avevamo il viso bruciato dal sole e negli occhi l'espressione vacua di chi sta per morire di sete in mezzo al deserto. Salire a bordo dell'auto che era rimasta ad arroventarsi al sole non fece che peggiorare le cose. Stavamo per fermarci davanti a una casa con l'intenzione di chiedere al proprietario se potevamo abbeverarci alla pompa del suo giardino, quando puntai il dito verso un negozio Circle K all'angolo della strada, esclamando: «Laggiù!»

Craig guidò a tutta birra l'auto nel parcheggio. Balzammo a terra ed entrammo di corsa, quasi prima che la macchina si fosse fermata del tutto. Essendo il 1986, non esistevano ancora le bottiglie d'acqua refrigerate che abbiamo oggi. L'unica acqua in vendita era quella distillata, confezionata in grossi contenitori di plastica. Afferrate le tazze più grosse che riuscimmo a trovare, le riempimmo fino all'orlo al distributore del selz, le vuotammo in un istante e tornammo a infilarle sotto i rubinetti per colmarle di nuovo. Eravamo quasi completamente disidratati.

«Ehi», ci gridò dietro il commesso, «non potete farlo.»

Il corpulento Craig gli lanciò un'occhiata minacciosa. «Quando avremo finito, ti daremo tutto quello che vuoi. Stiamo morendo di sete.»

Il tizio annuì allontanandosi. Vedendo com'eravamo conciati, era probabilmente convinto che non avessimo denaro per pagare. Una volta spenta la sete, Craig gli porse una banconota da dieci dollari. «Tieni il resto e usalo per offrire un bicchiere ai prossimi viaggiatori assetati che capiteranno da queste parti.»

Dopo una doccia fredda nelle nostre stanze con l'aria condizionata, ci ritrovammo per cenare e commentare gli eventi della giornata. La natura e gli uomini si erano alleati per gettare sulla nostra strada ogni possibile ostacolo. Non c'eravamo certo aspettati di trovare il *New Orleans* alla prima uscita, cosa che raramente accade, ma neppure di dover affrontare ricerche tanto impegnative per rintracciare un'imbarcazione della quale eravamo in grado di circoscrivere l'ubicazione all'interno di un rettangolo grande quanto un campo da football.

Era giunto il momento di tornare sui nostri passi e fare qualche compito

a casa.

Ricominciammo daccapo sovrapponendo carte nautiche recenti alle mappe dell'epoca. La linea di costa sembrava essersi modificata in seguito alla costruzione dell'argine, dal che deducemmo che, nel corso degli anni, la sponda doveva essersi ritirata. Ma di quanto?

Poi, qualche mese più tardi, ricevemmo un rapporto dal genio militare che per un pelo non ci indusse ad abbandonare le ricerche. Nel 1971, nell'ambito di un progetto di consolidamento delle sponde, sul fondo dell'argine era stato steso uno spesso strato snodato di cemento che partiva appena al di sotto della linea di galleggiamento, una sorta di materasso contenente barre di ferro e cerniere in acciaio. Era stato proprio quel cemento armato a provocare il segnale magnetico prolungato che avevamo captato nei pressi della sponda occidentale. A quanto pareva, era stato posato direttamente sopra il punto un tempo denominato Clay's Landing.

Quel problema, unito alle chiatte metalliche, le banchine e le tubature lungo la riva, rendeva impossibile localizzare ciò che era rimasto del *New Orleans.* Con la morte nel cuore, spostai i dati della ricerca nel file degli «Improbabili» e rivolsi i miei pensieri ad altre navi disperse.

Tre anni più tardi, stavo partecipando a un cocktail party quando mi presentarono un appassionato dei miei libri. Mi detesto per non rammentarne il nome, ma non abbiamo avuto altri contatti, in seguito. Era un signore anziano, la testa calva orlata da una corona di capelli candidi, gli occhi blu dietro gli occhiali non cerchiati.

Durante la conversazione, disse di abitare nel distretto di West Baton Rouge. Accennai allora al lavoro che avevamo svolto da quelle parti alla ricerca dell'*Arkansas* e del *New Orleans*, e parlammo un poco della storia del Mississippi. Aveva fatto immersioni nel fiume per molti anni, esperienza che la maggior parte dei sommozzatori della Louisiana e del Mississippi non si curano di sperimentare. Mi raccontò di come fosse stato trascinato sott'acqua per più di un miglio da una corrente di quattro nodi, e di un inatteso incontro nelle acque limacciose con un pesce gatto di due metri e mezzo del peso di duecentoventi chili. Accennò anche a un curioso fenomeno: una volta raggiunta la profondità di venticinque metri, la visibilità in acqua passa da sessanta centimetri a trenta metri.

Dietro sua sollecitazione, gli descrissi più dettagliatamente la mia caccia al *New Orleans* e come avessimo fallito lo scopo.

Mi guardò sorridendo. «Avete cercato nel punto sbagliato.»

Esitai, chiedendomi che cosa avesse in mente. «Avevamo localizzato Clay's Landing con un'approssimazione di non più di cento metri», obiettai infine.

«Non nella direzione giusta.»

«Dove avremmo dovuto guardare, secondo lei?»

Lui si adagiò contro lo schienale della sedia, bevve un sorso di scotch allungato e mi lanciò un'occhiata al di sopra degli occhiali. «Di sicuro, non lungo l'argine.»

«E dove, altrimenti?» indagai, sempre più interessato.

«Al largo del fiume. Da quando ero ragazzo, l'argine occidentale si è ritirato di almeno due o trecento metri. Clay's Landing deve trovarsi ormai a una bella distanza dalla riva.»

Digerii la notizia per qualche istante, mentre la rivelazione cominciava a prendere corpo nella mia mente. «Oltre gli strati di cemento, dunque.»

«Parecchio più in là.»

D'un tratto, il *New Orleans* riprese a lanciarmi il suo richiamo da sirena. Grazie a quell'incontro fortuito con uno sconosciuto durante un cocktail party, mi era stata concessa una seconda occasione di ritrovare il primo battello a vapore che mai avesse percorso il fiume.

Nell'agosto del 1995 ripetemmo il tentativo. Perché andiamo sempre al Sud in agosto? Terminato il recupero a Galveston di un relitto che speravamo fosse l'*Invincible* della marina texana senza però averne la certezza, Ralph Wilbanks, Wes Hall, Craig Dirgo, mio figlio Dirk Cussler e io ci dirigemmo a Baton Rouge portandoci dietro la *Diversity* e tutto l'equipaggiamento. Dopo essere arrivati in città e aver perduto in un casinò sul fiume un piccolo rotolo di banconote guadagnate col sudore della fronte, ci ritirammo per la notte. Da quei giocatori spericolati che siamo, le nostre perdite associate risultarono ammontare complessivamente a trenta dollari. Avremmo potuto rimetterci di più, ma credo che Ralph fosse riuscito a recuperare un paio di bigliettoni. Particolare interessante, secondo la legge della Louisiana il battello fluviale che ospitava il casinò non era autorizzato ad attraccare lungo la riva, ma doveva muoversi nell'acqua lungo una sorta di rotaia fissata alla chiglia. Suppongo che, grazie a quell'espediente, i rispettabili legislatori dello Stato possano affermare che i demoni del gioco d'azzardo non toccano il sacro suolo della Louisiana.

Prima di lanciare le ricerche, Ralph e io intervistammo parecchi fra gli

abitanti più anziani di West Baton Rouge. Tutti concordavano sul fatto che, durante la loro vita, avevano visto il fiume mangiarsi la sponda occidentale, e che la linea di costa si era spostata verso ovest di quasi trecento metri. Il mattino seguente, trovammo uno scivolo sotto il ponte che attraversa il Mississippi e calammo in acqua la *Diversity*.

Cominciammo a pendolare lungo i percorsi della griglia di ricerca. Iniziammo più o meno dal centro del fiume per procedere in direzione della riva occidentale lungo corsie molto strette, utilizzando sia il magnetometro sia il sonar a scansione laterale. La giornata trascorreva lentamente. Grazie a Ralph e al suo grosso contenitore per il ghiaccio, Craig e io non rischiammo di disidratarci di nuovo.

Sei ore più tardi, avevamo coperto l'intera griglia di ricerca per ben tre volte. Eccettuato qualche segnale di poca importanza, il magnetometro non aveva fornito alcun dato che valesse la pena di approfondire. Il sonar aveva rilevato un obiettivo che si trovava all'incirca alla giusta distanza dalla riva, ma centottanta metri buoni più a sud del fiume rispetto al confine meridionale di quella che era stata la proprietà di Clay.

Stavamo esaurendo il tempo a nostra disposizione, e ciascuno di noi aveva impegni che lo attendevano a casa. Decidemmo pertanto che saremmo tornati un'altra volta a verificare l'obiettivo. E, dal momento che nessuno di noi era pratico di immersioni in un fiume fangoso con una corrente di quattro nodi, ci dicemmo che sarebbe stato meglio muoverci sott'acqua tenendoci allineati e chiedere la collaborazione di sub locali, sicuramente più informati di noi sulle condizioni del luogo.

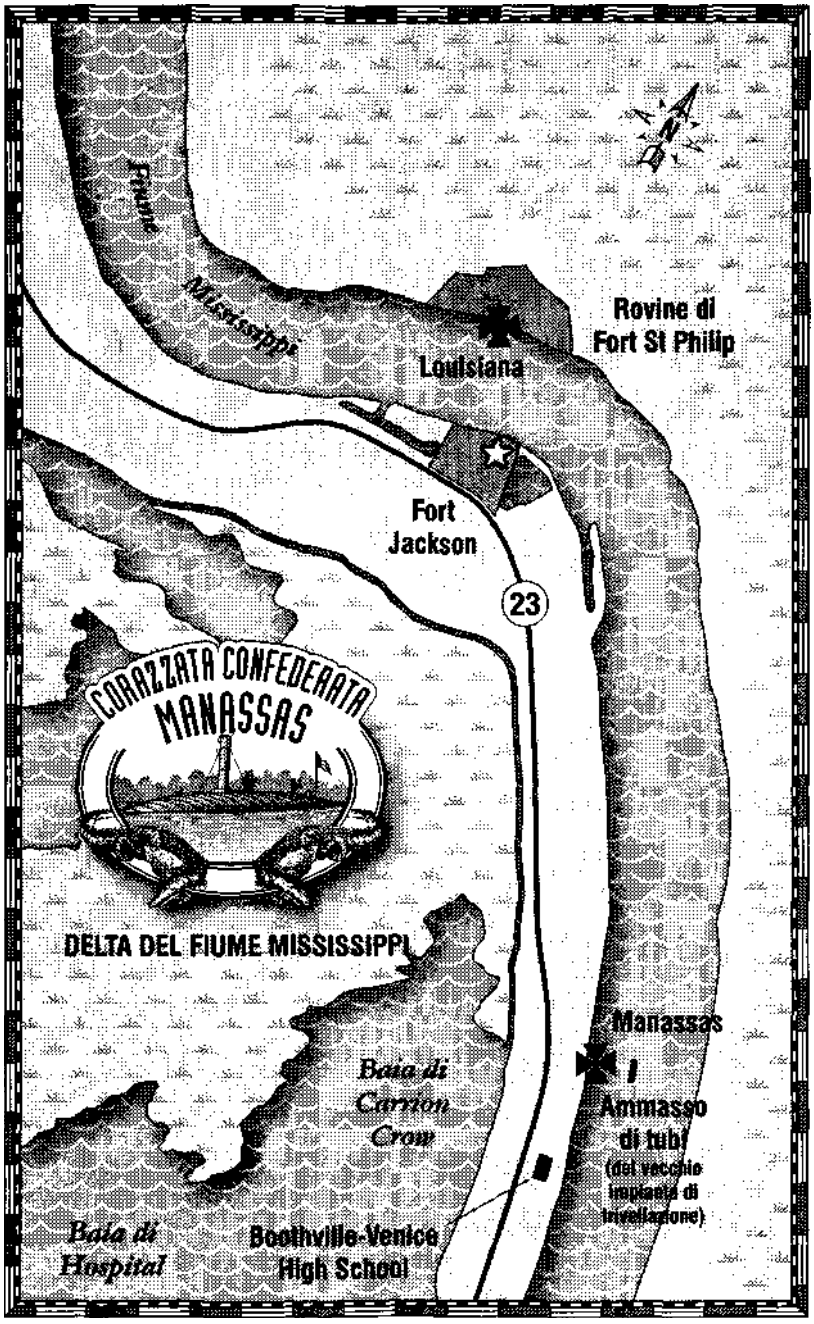
Ora che avevamo un obiettivo di ricerca, ci sentivamo inclini all'ottimismo. Purtroppo, dietro l'angolo ci aspettava l'ennesima delusione.

Stavamo mettendo in posizione il magnetometro e i sensori del sonar, quando ci ritrovammo a fissare sbigottiti una grossa draga del genio militare che scendeva lungo il fiume, le benne che s'immergevano in profondità nel fango del fiume per poi depositarlo su alcune chiatte. Mancò il nostro obiettivo di un buon centinaio di metri, ma non potemmo fare a meno di chiederci se ci trovavamo di fronte all'ultimo atto del destino del *New Orleans.*

Ero stato assalito dallo stesso scoramento in un'occasione precedente, la volta in cui eravamo arrivati due ore troppo tardi per salvare i resti della famosa corazzata nordista *Carondelet.* Una grossa draga era giunta sul posto riducendo tutto in pezzi proprio il giorno prima dell'inizio delle nostre ricerche... centodieci anni dopo l'affondamento della nave nel fiume Ohio.

È probabile che il vecchio, famoso *New Orleans* sia ormai perduto per sempre. Ma ha lasciato dietro di sé un'aura di leggenda e, chissà, magari esiste una remota possibilità che il nostro glorioso, solitario obiettivo fosse proprio lui. Le probabilità sono contro di noi, ma la speranza è l'ultima a morire, e un giorno o l'altro torneremo a verificare.

PARTE III
Le corazzate *Manassas* e *Louisiana*



1
La tartaruga della guerra civile

1861-1862

«Accidenti a questa bagnarola», imprecò ad alta voce il tenente di vascello Alexander Warley. «Mi sento come un cavallo con i paraocchi.»

Sotto il suo comando, la corazzata confederata *Manassas* si trovava meno di cinquanta metri a sud di Fort Jackson, circa centoventi chilometri oltre New Orleans. Warley osservò la notte nebbiosa attraverso l'unico oblò di prora. Il frastuono delle macchine, unito al sibilo delle caldaie a vapore, stava facendo crescere la tensione che già lo attanagliava. La corazzata confederata non era stata collaudata, e per completarne l'allestimento sarebbe occorsa qualche altra settimana. Sebbene quella nottata dell'11 ottobre 1861 fosse insolitamente fredda per la stagione, Warley stava sudando.

La *Manassas* era immersa per quattro metri e venti nell'acqua, dalla quale affioravano soltanto centottanta centimetri dello scafo convesso e i due fumaioli gemelli. Grazie all'estate indiana, la temperatura del fiume Mississippi si era mantenuta alta più a lungo del consueto. Grazie all'acqua calda che avvolgeva lo scafo, combinandosi al calore delle caldaie, la nave era riscaldata sia dall'interno sia dall'esterno. Mentre scivolava lungo il fiume seguendo la corrente, Warley si chiese come fossero capitati da quelle parti, lui e i suoi uomini.

Più a sud, alla Head of Passes, la zona del delta del Mississippi dove il fiume si divide in tre alvei separati, il comandante Henry French, a bordo della corvetta nordista *Preble* da dieci cannoni, smise di compilare il giornale di bordo e si preparò a ritirarsi per la notte. Dopo aver lasciato asciugare l'inchiostro, chiuse il registro, mise il tappo al calamaio, e infilò la penna d'oca nel portapenne. Fece per alzarsi dalla sedia con l'intenzione di andare a spegnere la lampada a olio, ma cambiò idea. Lasciata accesa la lampada, si avviò lungo il corridoio e salì la scaletta per raggiungere il ponte. Salutata la sentinella, trasse di tasca un sacchetto di pelle e prese a caricare di tabacco la sua pipa nuova di zecca.

Dopo avere acceso un fiammifero di legno, aspettò che il vento si portasse via l'intenso puzzo di zolfo, quindi avvicinò il fiammifero al fornello e aspirò con forza. Lasciò vagare lo sguardo sul pelo dell'acqua. La notte era buia, senza luna, e sulla superficie del fiume aleggiava una bassa foschia. La scarsa luce a disposizione era fornita dalle lanterne sulla coperta della nave ammiraglia *Richmond*, da ventidue cannoni, e dalle poche presenti sulla coperta dello sloop nordista *Joseph H. Toone*, ormeggiato di

fianco. Lo sloop stava scaricando carbone destinato alle caldaie della *Richmond*, e French non vedeva l'ora che l'operazione avesse termine.

A nessun comandante piace veder compromessa la manovrabilità della propria nave, e la preoccupazione di French era accentuata dal fatto che si trovavano all'imboccatura di una via d'acqua interna e non al largo in mare, come avrebbe preferito. I fiumi erano fatti per le barche e le chiatte, si disse tirando una boccata dalla pipa, non per le navi da guerra.

«Avvistato o sentito qualcosa?» chiese alla sentinella dopo aver esalato il fumo.

«Niente in vista, signore. Quanto a eventuali segnali acustici, con le operazioni di riempimento dei depositi di carbone in corso è impossibile udire qualunque cosa. Nulla, comunque, fa supporre che non sarà una nottata tranquilla, signore.»

French tirò un'altra boccata, grattandosi la barba. «Da dove vieni, marinaio?»

«Dal Maine», rispose il giovane. «Rockport.»

«Immagino che avrai passato un po' di tempo in mare, quindi.»

«Sicuro. Siamo una famiglia di pescatori e cacciatori di granchi.»

Con qualche colpetto contro la battagliola, French svuotò la pipa in acqua. «Vado sottocoperta. Tieni gli occhi aperti.»

«Sissignore.»

Proprio in quel momento, una serie di onde provenienti dal Golfo fece rollare la *Richmond* spingendola contro il *Toone*. Il rumore dei due scafi che cozzavano uno contro l'altro si propagò sulla superficie del fiume simile a un tuono lontano.

Discesa la scaletta, French raggiunse la cabina a lui riservata a bordo della *Preble*. Dopo essersi inumidito con la saliva la punta delle dita, le premette sullo stoppino della lampada, quindi si issò sulla branda, cercò una posizione comoda e si addormentò.

Il tenente di vascello Warley tossì e si strofinò gli occhi che lacrimavano. I due fumaioli avevano un cattivo tiraggio. Era un problema che andava a sommarsi ai tanti che Warley aveva notato a bordo della *Manassas*, la prima nave corazzata del Nordamerica destinata ad affrontare un combattimento. Tanto per cominciare, la nave si stava rivelando dotata di scarsa potenza, e non c'era da meravigliarsene. La marina confederata non disponeva di fondi sufficienti, e i due cilindri della corazzata - uno ad alta, l'altro a bassa pressione - erano già esausti al momento dell'installazione.

Si trattava di un fatto piuttosto comune. Ai confederati mancavano finanziamenti e fonderie in grado di costruire nuovi apparati motori, e non possedevano neppure i grandi e moderni cantieri navali dei quali disponeva l'Unione.

Lo scafo della *Manassas* proveniva da un rompighiaccio inglese in origine denominato *Enoch Train*, che aveva finito i suoi giorni come chiatta fluviale. Un gruppo di intraprendenti uomini d'affari della Louisiana aveva acquistato l'*Enoch Train* e investito del denaro per farlo trasformare presso uno sgangherato cantiere che sorgeva sulla riva del fiume di fronte a New Orleans. Alberi e sovrastrutture erano stati rimossi, lo scafo allungato e allargato, la prora ingrandita e ricostruita in legno massiccio. Erano state quindi installate la malandata macchina e le attrezzature, e come ponte di coperta era stato costruito un guscio in ferro convesso sostenuto da legno. A prora, un portello rotondo era stato asportato e il foro utilizzato per fissarvi il fumaiolo. Ultimo ma non per questo meno significativo dettaglio, i carpentieri avevano imbullonato alla prora uno sperone in ghisa appena sotto la linea di galleggiamento.

La nave era stata battezzata *Manassas* con riferimento al luogo in cui l'esercito confederato aveva riportato una recente vittoria.

Dopo di che, gli investitori avevano usato come patente di corsa un documento del governo confederato che conferiva il diritto di affondare le navi nordiste impadronendosi del loro carico come bottino.

I loro sogni di grandezza ammantati di patriottismo non erano durati a lungo. Il comandante George Hollins era stato incaricato di creare una flotta di navi da guerra in grado di respingere il previsto attacco dell'ammiraglio David Farragut. Con un disperato bisogno di navi da poter armare, Hollins aveva inviato Warley e un equipaggio prelevato dalla CSS *McRae* a impossessarsi della *Manassas* in nome della Confederazione.

Gli uomini a bordo della corazzata avevano reagito sfidando i nuovi arrivati e minacciando di uccidere il primo che avesse tentato di salire a bordo. Di fronte a Warley che brandiva una pistola, tuttavia, si erano sgonfiati in un istante e, con la coda fra le gambe, avevano abbandonato la nave insieme a uno dei proprietari, al quale, mentre veniva scortato a riva, si erano riempiti gli occhi di lacrime. Era stato in seguito riferito che il governo confederato aveva dato agli uomini d'affari centomila dollari quale risarcimento per la confisca della *Manassas.*

In quel momento, Warley stava rimpiangendo il giorno in cui gli era sta-

to assegnato il comando della nave. A peggiorare le cose, c'era la crescente difficoltà che incontrava nel mantenere in rotta la *Manassas.* Per conservare il controllo del timone avrebbe dovuto superare la velocità della corrente di almeno qualche miglio l'ora, invece scivolava lungo il fiume a passo di lumaca.

«Chiamami l'ufficiale di macchina», ordinò a un uomo dell'equipaggio che sostava lì accanto.

L'uomo s'infilò in un boccaporto per raggiungere la sala macchine. Warley era conosciuto come un fanatico della disciplina e, a giudicare dal tono della voce, non sembrava affatto di buonumore. Abbassandosi per non battere la testa, l'uomo avanzò piegato in avanti fino a poppa, dove William Hardy, il macchinista, stava spalmando del grasso sull'asse dell'elica.

«Il comandante vuole vederla», lo avvertì il marinaio, gridando per superare il frastuono.

«Salgo subito», rispose Hardy, pulendosi le mani su uno straccio già unto.

Sistematosi l'uniforme, il macchinista si passò un pettine di legno fra i capelli, quindi si arrampicò sulla scaletta. Oltrepassato il boccaporto, fece il saluto militare a Warley. «Voleva vedermi, signore?»

«Sì. Quanto vapore stiamo producendo?»

«Circa ventitré centimetri, signore.»

La *Manassas* poteva arrivare intorno ai settantacinque, prima che le caldaie saltassero.

«Come mai così poco?» volle sapere Warley. «Ho difficoltà a controllare la nave.»

«È colpa del combustibile che abbiamo caricato», replicò Hardy. «Abbiamo un po' di legname stagionato e mezzo carico di carbone... ma se lo brucio ora, non ne avremo abbastanza al momento della battaglia.»

«Quindi stiamo consumando legna verde?» indagò Warley, asciugandosi il naso che gocciolava a causa del fumo.

«A meno che lei mi ordini di fare diversamente», rispose Hardy in tono disinvolto.

Warley annuì. Hardy era un brav'uomo, uno dei migliori ufficiali che avesse a bordo della *Manassas.* «Hai fatto la scelta giusta, William. Speriamo solo che, la prossima volta che usciamo, lo faremo a pieno carico e con combustibile di prima qualità.»

«Sissignore. Sarebbe una vera manna. Per il momento, comunque, le rimangono ancora quindici minuti circa di legno fresco.»

«Così vanno le cose», commentò Warley, congedando il sottoposto con un impeccabile saluto.

Ceduto il timone al primo ufficiale Charles Austin, si portò a prora, dove l'unico cannone da 228 mm in dotazione alla *Manassas* era puntato in direzione della corrente. Lo sguardo perso nel buio, si riempì i polmoni di aria pulita.

Gli yankee erano là fuori e, legno stagionato o no, era arrivato il momento che i ribelli facessero loro visita.

Mentre la *Manassas* avanzava sbuffando lungo il fiume, la nebbia si andava facendo sempre più fitta intorno alle navi nordiste all'ancora. La flottiglia era ben armata. La *Richmond* aveva complessivamente ventisei cannoni, lo sloop a vela *Preble* ne aveva sette da 32 libbre e uno da 12, oltre a due cannoni ad anima rigata da 203 mm. Un armamento meno pesante aveva il piroscafo *Water Witch*, che montava solo quattro piccole bocche da fuoco, mentre lo sloop *Vincennes* poteva contare in totale su quattordici pezzi da 32, due cannoni ad anima liscia Dahlgren da 228 mm e quattro cannoni ad anima rigata da 203 mm. Data l'ora tarda, i ponti della flotta nordista erano immersi nel silenzio.

Il macchinista Hardy sporse la testa dal boccaporto della plancia. «Abbiamo iniziato a caricare la legna buona. Dovrebbe avvertire un miglioramento.»

«In effetti ho notato che la velocità è aumentata, da qualche minuto a questa parte», confermò Charles Austin, impegnato al timone.

«Bene. Niente paura... ho un piccolo asso nella manica, per quando attaccheremo.»

«La farò avvertire», gli gridò dietro Austin mentre l'altro si ritraeva.

La *Manassas* era la nave ammiraglia della modesta flottiglia confederata.

Proprio dietro, sulla sinistra, avanzava il minuscolo rimorchiatore *Ivy*, che l'aveva raggiunta via fiume pochi giorni prima. L'*Ivy* montava un cannone rigato inglese Whitworth di nuova fabbricazione. Efficace e ben costruito, il Whitworth rappresentava una rara e costosa stravaganza per la marina confederata. Durante gli ultimi giorni, l'*Ivy* si era fermato ad attaccare ripetutamente i blocchi nordisti, bersagliandone le navi da una distanza di quasi quattro miglia.

Anche la *Calhoun*, la *Jackson* e la *Tuscarora* avevano lasciato Fort Jackson per discendere il fiume in vista dell'attacco. La *Calhoun* era una vecchia nave equipaggiata con macchina a cilindro oscillante, che aveva

l'ordine di tenersi lontana dall'azione e di fare fuoco da una certa distanza. La *Jackson*, più nuova, era un piroscafo a ruote laterali con macchina ad alta pressione. Temendo che il fracasso prodotto dai motori e dalle pale avrebbe messo in allarme le forze nordiste, i confederati le avevano assegnato l'ultima posizione in coda. La *Tuscarora* era un rimorchiatore di modeste dimensioni col compito di trainare una piattaforma armata che i confederati intendevano utilizzare per mandare in fiamme la flotta nordista.

Ormai vicino alle navi nemiche, Austin aguzzò gli occhi sforzandosi di penetrare la fitta nebbia.

La *Frolic*, una goletta sudista catturata durante il tentativo di forzare il blocco con un carico di cotone destinato a Londra, aveva l'equipaggio ridotto al minimo. Destinata a spostarsi a nord di lì a qualche settimana per essere convertita in unità da guerra nordista, aveva a bordo solo pochi uomini incaricati della sua manutenzione. Il comandante, un laconico newyorkese di nome Sean Riley, non riusciva ad addormentarsi. Logorato dalla monotonia del viaggio, si girò e rigirò nella branda fino a che decise di salire in coperta per vedere se l'aria fresca gli avrebbe conciliato il sonno. Portandosi dietro una leggera coperta di lana, si diresse a poppa in cerca di un angolino comodo.

D'un tratto, gli giunse all'orecchio un suono tamburellante. Forse un picchio, si disse. No, impossibile: il rumore aveva una chiara tonalità metallica. Doveva provenire dalla *Richmond*, ancorata lì vicino. Riley si arrampicò sul sartiame per indagare.

«Ho intravisto una sagoma, davanti a noi», comunicò Warley a Austin, di ritorno dal portello di batteria. «Non so se si tratti di un'imbarcazione confederata, ma avanza tenendosi leggermente sulla sinistra.»

Austin corresse la rotta, quindi sbirciò nelle tenebre attraverso l'angusto oblò.

«In nome di Dio, che cosa...?» gridò Riley.

Un'ombra gigantesca sbucata dal buio si stava rapidamente avvicinando. Se non fosse stato per il fumaiolo cilindrico e per il rumore, l'oggetto sconosciuto avrebbe potuto essere una balena che, perduto il senso dell'orientamento, si stesse allontanando dal golfo del Messico risalendo il fiume. Simile a un cacciatore che pedina la preda, la massa scura avanzava verso la *Richmond.*

Erano le tre e quaranta del mattino.

Inciampando in una cima, Riley si precipitò a suonare la campana della *Frolic*. Quindi urlò: «Olà, voi della *Richmond*, c'è una nave che sta scendendo lungo il fiume».

Rendendosi conto che, sovrastati dal rumore che proveniva dal riempimento dei carbonili, nessuno della *Richmond* udiva i suoi avvertimenti, Riley corse in plancia per cercare un razzo di segnalazione.

«Nemico dritto di prora», gridò Austin a Hardy attraverso il boccaporto.

«Ci siamo, ragazzi», ruggì Hardy rivolto ai suoi uomini in sala macchine.

Aperto il portello del forno, i marinai anneriti dal fumo presero a turno a gettare nelle fiamme barili di catrame, trementina, sego e zolfo. Quasi istantaneamente, l'indicatore della pressione cominciò a salire. Al timone, Austin sentì la *Manassas* balzare in avanti.

A bordo della *Preble*, un guardiamarina avvistò la *Manassas* in avvicinamento e corse ad avvertire il comandante. Qualche istante più tardi, French comparve sul ponte con indosso un paio di mutandoni lunghi fino alle caviglie. Lo sperone dei confederati era a venti metri dalla *Richmond*: non c'era tempo di dare l'allarme.

Il combustibile esplosivo introdotto nella caldaia della *Manassas* era servito a darle velocità ma aveva anche alzato la temperatura all'interno della nave. Coperti di sudore, gli uomini dell'equipaggio si sentivano girare la testa a causa del caldo eccessivo. Uno di loro intonò *Dixie*, la canzone dei confederati, subito imitato dai compagni.

A bordo regnava ormai il caos. I marinai cantavano a squarciagola, nell'aria risuonavano i segnali di allarme delle navi nordiste, e Austin sentiva i piedi intorpiditi a causa delle vibrazioni trasmesse al tavolato del ponte dall'asse dell'elica. Attraverso lo stretto oblò lanciò un'occhiata alla nave sempre più vicina.

Erano a dieci metri dalla *Richmond*, quando il razzo lanciato da Riley schizzò verso il cielo.

«Aprire il fuoco», ordinò Warley al cannoniere capo.

Il colpo perforò la fiancata della *Joseph H. Toone* fuoriuscendo dalla parte opposta. Poi la campana della *Richmond* prese a strepitare richiamando gli uomini ai pezzi. In mezzo alla confusione, Austin continuò ad avanzare senza esitazioni e senza mai deviare dalla propria rotta. Le mani

salde sul timone, diresse con decisione la *Manassas* contro la fiancata della *Toone.* Lo sperone di ghisa svolse il compito per il quale era stato progettato: penetrò nel fasciame della fregata come un coltello nel ventre di un pesce, finendo per incastrarsi fra due spesse ordinate, mezzo metro al di sotto della linea di galleggiamento. L'acqua prese ad affluire nello scafo attraverso uno squarcio di una quindicina di centimetri.

Fortunatamente, non si trattava di un danno fatale.

A bordo della *Manassas,* Austin si sfiorò la fronte con la punta delle dita e, ritraendole, vide che erano tinte di rosso. Durante l'impatto aveva battuto la testa contro una paratia, procurandosi un taglio. Tamponò la ferita col fazzoletto. Se ne sarebbe occupato più tardi: era tempo di assestare un altro colpo alla nave nordista, ora.

«Indietro tutta», gridò a Hardy attraverso il boccaporto.

In sala macchine, si era creata una crepa in uno dei condensatori e la stiva era stata invasa da una densa nube di vapore. Uno degli uomini, seriamente ustionato, giaceva su un fianco lamentandosi. Hardy deviò il flusso del vapore attraverso uno dei portelli laterali, un congegno studiato per respingere eventuali assalitori investendoli con un getto di vapore e acqua bollente. Dopo aver legato uno straccio intorno al condotto del condensatore danneggiato, spostò rapidamente le leve di controllo sull'indietro tutta.

Ma la *Manassas* non si mosse.

Non appena gli ufficiali nordisti avessero avuto il tempo di organizzare gli uomini ai pezzi, la *Manassas* sarebbe stata investita in pieno dalle loro bordate. Austin non era affatto convinto che la corazza avrebbe resistito a un attacco del genere. Girò con forza il timone a dritta, nel tentativo di riprendere il controllo dell'imbarcazione.

La *Manassas* fremette mentre le eliche cominciavano a fare presa.

«Portaci fuori di qui», gli gridò Warley.

Austin ancora non sapeva che lo sperone si era incastrato nella carena della *Toone.*

A bordo della *Toone,* un marinaio prese di mira la nave assalitrice con una rivoltella. Stava per lasciar partire un proiettile, quando un sottile getto di acqua bollente lo colpì al volto. Gridando per il dolore, scavalcò il parapetto lanciandosi nel fiume proprio nell'attimo in cui l'albero dell'elica della *Manassas* rallentava per invertire la marcia. L'elica in bronzo a quattro pale prese a mordere l'acqua torbida.

Nel ventre della *Toone,* i bulloni che assicuravano lo sperone al legno

della prora cominciarono a gemere come maiali al macello. Qualcosa doveva pur cedere, e non l'avrebbero certo fatto gli strati sovrapposti di robusto legno che componevano la prora. La *Manassas* stava ancora manovrando per tentare di liberarsi.

E poi, come una serie di petardi ai quali venga dato fuoco, le viti presero a schizzare via e, con parte dei bulloni ancora attaccati, sfrecciarono attraverso la stiva della *Toone* per andarsi a piantare nella parete opposta, mentre lo sperone si staccava di colpo dalla prora della nave assalitrice. Con la barra tutta a dritta, la corazzata confederata non poteva far altro che rispondere al timone e, una volta libera, andare a cozzare di traverso contro la *Toone.* La *Richmond* e la *Toone* si trovavano alla fonda in posizione perpendicolare rispetto alla corrente, le ancore a monte del fiume. Ciò garantiva alle navi nordiste un certo margine di sicurezza in caso di attacco, essendo i cannoni puntati controcorrente in direzione del potenziale nemico.

La *Manassas* scivolò sotto uno dei cavi d'ormeggio che trattenevano l'ancora.

La robusta cima spazzò il tavolato del ponte e prese a tendersi sempre più. Nelle profondità del Mississippi, l'ancora della *Toone* si era incuneata contro lo scafo di una goletta francese affondata. Il relitto giaceva sul fondo da quasi un secolo e la melma lo aveva imprigionato più saldamente che una gettata di cemento.

«Portaci via da qui», gridò Warley a Austin.

«Sto arretrando», urlò per tutta risposta. «Torneremo a occuparcene più tardi.»

Nell'indietreggiare, la *Manassas* fu scossa da un improvviso rollio, mentre il fumo riempiva gli spazi interni.

Dal basso arrivò l'urlo di Hardy: «Non ho più combustibile, e uno dei condensatori è saltato. Ci è rimasta una sola macchina, ora».

Austin si allontanò per verificare il danno.

Non appena la *Manassas* aveva attaccato la *Richmond*, le altre navi della flottiglia confederata erano entrate in azione. I rimorchiatori *Watson* e *Tuscarora* si erano rapidamente avvicinati al luogo della battaglia trainandosi dietro un totale di cinque brulotti in fiamme, in cerca di un bersaglio. D'un tratto, i cannoni della *Richmond* aprirono il fuoco. Gli artiglieri nordisti sparavano alla cieca; piovevano granate da tutte le direzioni.

Mentre la *Manassas* guadagnava un po' di spazio arretrando nella nebbia, Warley assunse il controllo del timone. Quasi immediatamente, si rese

conto che la nave rispondeva con lentezza ai comandi.

«Qualcosa non va», gridò a Austin.

Proprio in quell'istante, Hardy sporse la testa dal boccaporto della sala macchine. Il viso coperto di fuliggine, gli occhi arrossati, reggeva un'ascia fra le mani. «Si vede della luce attraverso la coperta», urlò. «Qualcosa si è impigliato nel fumaiolo, che si sta staccando.»

Con Austin che lo sorreggeva sul ponte scivoloso, i due abbatterono e gettarono fuori bordo il fumaiolo, che galleggiò per un breve tratto prima di affondare scomparendo alla loro vista.

Tornando in plancia, Hardy si rivolse a Warley. «Abbiamo riportato dei danni, signore. Lo sperone è andato e ci è rimasta una sola macchina. A parte il nostro unico cannone, siamo completamente indifesi.»

Annuendo, Warley virò per riportare la nave malconcia nel flusso della corrente. «Avremo tempo per combattere un altro giorno», commentò a bassa voce.

A cose fatte, la battaglia della Head of Passes risultò poco significativa. I danni riportati dalla nave nordista erano stati riparati, il blocco non era stato infranto. Malgrado ciò, l'impresa della flotta confederata diede agli abitanti di New Orleans una sferzata di fiducia della quale avevano grande bisogno. Gli uomini d'equipaggio della *Manassas* vennero acclamati come eroi e la nave fu rimorchiata in cantiere per le necessarie riparazioni. Dopo aver affrontato il suo primo combattimento come nave corsara, la *Manassas* venne ufficialmente iscritta nel registro della marina confederata. Il macchinista Hardy ricevette una promozione e Charles Austin fu nominato comandante ufficiale dell'unità.

Le riparazioni a bordo della *Manassas* si protrassero per mesi. Il suo aspetto era decisamente cambiato. Al posto dei due snelli fumaioli, ne esibiva ora uno singolo, molto più imponente.

Per gli strateghi dell'Unione, il Mississippi era un punto focale in vista della vittoria. Il fiume era l'arteria utilizzata per il commercio e i trasporti, il collegamento con la frontiera confederata occidentale. Nel 1861, Abramo Lincoln aveva così riassunto il concetto: «Il Mississippi è la spina dorsale della Ribellione, la chiave di volta di tutta la situazione».

La città principale era New Orleans, focolaio di ribelli e agitatori quanto centro in espansione per la costruzione di navi e armamenti. Nel 1861 vi erano in funzione in totale cinque cantieri navali e dodici banchine, e la città era seconda soltanto a Norfolk, in Virginia, come punto di forza della

cantieristica navale confederata. A New Orleans c'erano inventori, gente capace di rischiare. I primi sottomarini confederati vennero provati nel lago Pontchartrain, là furono progettate le torpedini (cioè le mine subacquee) di nuova concezione. Dettaglio altrettanto importante, in città risiedevano molti dei commercianti di cotone che sovvenzionavano la ribellione, e dalle banchine di New Orleans venivano caricate le navi che, forzando il blocco, trasportavano il cotone a Londra.

Principali roccaforti di difesa della città erano Fort St Philip, sulla riva orientale del fiume, e Fort Jackson, sulla riva occidentale. I forti sorgevano centoventi chilometri a valle del fiume, in prossimità della Head of Passes. Fort St Philip era considerato il più sicuro dei due. Costruito con mattoni e roccia e ricoperto di zolle d'erba, era stato originariamente edificato dagli spagnoli. Complessivamente, St Philip era dotato di cinquantadue bocche da fuoco puntate verso il Mississippi. A occidente, oltre le acque limacciose del fiume, Fort Jackson era stato eretto dai nordisti prima della guerra e dotato di settantacinque cannoni.

Oltre alle fortezze, un secondo ostacolo era stato posto a sbarrare il passo alle navi nordiste. Attraverso il fiume, fra un forte e l'altro, era stata tesa una pesante catena fissata agli scafi sommersi di sei golette, sacrificate allo scopo di impedire a qualsiasi nave nemica di risalire la corrente.

A un primo sguardo, la Confederazione aveva approntato quello che sembrava un apparato difensivo formidabile.

«Accostare all'isola», mormorò David Farragut.

Richiuso il cannocchiale in ottone, lo fece scivolare nella tasca della giacca dell'uniforme. Farragut era uno dei pochi ammiragli della marina nordista, e la sua uniforme ne era l'orgogliosa testimonianza. Le stellette sulle spalline indicavano il suo grado. Contrariamente a quella di molti dei suoi ufficiali e marinai, l'uniforme di Farragut aveva un taglio accurato e gli stava a pennello. Pur non essendo di statura elevata, la posizione eretta e le spalle quadrate lo facevano apparire più alto, ed esibiva un'aria d'importanza che irradiava intorno a sé avvolgendo chi lo circondava. Farragut era un uomo in grado di affrontare con disinvoltura gli oneri del comando, le decisioni, il destino. La sua flotta aveva lasciato Hampton Roads, in Virginia, il 2 febbraio. Nove giorni più tardi avevano fatto tappa a Key West, e altri nove giorni di viaggio li avevano portati lì, nel golfo del Messico, al largo della foce del Mississippi.

«Gettare l'ancora e radunare la flottiglia», ordinò al vicecomandante.

Non era un segreto che la flotta di Farragut stesse preparandosi a tentare un'incursione lungo il Mississippi. Il primo aprile, spie ribelli avevano riferito che tutte le navi tranne due avevano oltrepassato lo stretto e si trovavano ora all'interno del fiume. A New Orleans, si lavorava ventiquattr'ore su ventiquattro per completare gli interventi sulle corazzate confederate *Louisiana* e *Mississippi.*

La *Louisiana* era una grossa nave lunga ottanta metri e larga diciotto, con un armamento previsto di due cannoni ad anima rigata da 178 mm, tre da 228 mm, un quartetto di lanciagranate da 203 mm, tutti capaci di impiegare proiettili esplodenti, e sette pezzi da trentadue. La *Mississippi* non era certo da meno: settantotto metri di lunghezza, sedici metri di larghezza, era destinata a ospitare una batteria di venti bocche da fuoco di varia grandezza.

Il problema era che l'armamento delle due navi era ben lungi dall'essere stato completato.

In cima ai bastioni di Fort Jackson, Delbert Antoine aveva lo sguardo fisso a occidente, verso il tramonto infuocato. Era una visione sconvolgente per lui, nativo della Louisiana, che comunicò la sua emozione al compagno, Preston Kimble. Era il diciotto aprile.

«Il rosso del cielo», mormorò Antoine, «sembra sangue.»

Kimble si sporse oltre il camminamento in mattoni in cima al parapetto per sputare nel fossato sottostante. «Se i nostri cannoni non ce la fanno a colare a picco gli yankee», borbottò, «ci penserà l'alligatore qui sotto a farli fuori.»

Sia Kimble sia Antoine si erano uniti alla causa di recente. Indossavano vecchie uniformi confederate di lana grigia, ormai consunte. Antoine fece scorrere lo sguardo sul forte. Di forma pentagonale, era sopraelevato di oltre sette metri rispetto alla superficie dell'acqua. Le pareti, di mattoni rossi, erano spesse sei metri.

Nella zona in cui erano piazzati i sedici pezzi di artiglieria pesante puntati verso il fiume, il muro era stato rinforzato con spesse lastre di granito. Nel cuore del forte, una caserma era in grado di offrire riparo a cinquecento uomini in caso di bombardamento. La vista di quell'edificio dall'aria solida non bastava a rassicurare Antoine.

«Stanno venendo ad attaccarci», mormorò. «Lo sento.»

«Li faremo schizzare fuori dall'acqua», replicò Kimble, «come anatre prese a fucilate in uno stagno.»

Antoine annui, ma sapeva che le parole dell'amico erano dettate soltanto

dalla spavalderia. Per non essere spaventato, Kimble avrebbe dovuto essere completamente stupido... o pazzo.

Pochi chilometri a valle di Fort Jackson, ormeggiato a riva dietro un'ansa del fiume, Franklin Dodd controllò le cime con le quali aveva assicurato la sua chiatta agli alberi più vicini. Era buio, e soffiava un vento teso. Malgrado ciò, si udiva il gracidio di migliaia di rane, un suono che stava facendo infuriare Dodd.

«Dannate rane», bofonchiò rivolto a Mark Hallet, il mozzo addetto al rifornimento della polvere da sparo.

«La smetteranno non appena cominciamo a fare fuoco», commentò Hallet.

Essere assegnati a uno dei numerosi battelli mortaio non era un incarico particolarmente ambito dai marinai nordisti. Il loro compito era quello di indebolire le difese dei forti prima che Farragut e le sue navi discendessero il fiume. Il lavoro dell'equipaggio era semplice: non dovevano che caricare i pezzi e ricordarsi di tenere la bocca aperta per evitare di farsi saltare i timpani. Una volta esploso un colpo, bisognava ricaricare e fare fuoco di nuovo. Un esercizio da ripetere centinaia e centinaia di volte. A fine guerra, la maggior parte di quei marinai si sarebbe ritrovata sorda.

Nel primo mattino del 19 aprile, i battelli mortaio aprirono il fuoco.

Il primo colpo investì le fondamenta di Fort Jackson. Il fuoco di preparazione si sarebbe protratto per cinque giorni, ventiquattr'ore su ventiquattro. Entro il mezzogiorno della prima giornata, metà dei confederati stava già tremando.

Hallet versò un misurino di polvere nel mortaio. Negli ultimi giorni, aveva avvertito una pressione alla testa della quale non riusciva a sbarazzarsi. Se sbadigliava provava un certo sollievo, ma subito dopo il fastidio tornava a tormentarlo. Sentendosi toccare un braccio, si girò verso Dodd. Il suo amico stava muovendo la bocca, ma Hallet non riusciva a captare le parole. Dopo essersi pulito il viso annerito dalla polvere con uno straccio, accostò l'orecchio alla bocca di Dodd. Non poté evitare di avvertire l'alito dell'amico, e non fu un'esperienza piacevole.

«Corre voce che Farragut farà la sua incursione questa notte», stava gridando Dodd.

Hallet rispose con un sorriso, ma era preoccupato. Negli ultimi due giorni non era riuscito a impedire al proprio corpo di tremare. L'unica cosa che

sembrava placare il tremito era dondolarsi sui talloni. Così, prese a oscillare avanti e indietro fino a che il pezzo non fece fuoco, poi corse a piazzare una nuova carica di polvere.

A bordo della *Manassas*, il tenente di vascello Warley sapeva che i nordisti stavano arrivando. Era convinto che, come prima cosa, avrebbero inviato un paio di navi lungo il fiume per cercare di spezzare la catena che ne ostruiva il transito. Il problema era che la *Manassas* si trovava ancora a monte del fiume.

Gli ultimi mesi non avevano fatto che rafforzare la sua opinione sulla *Manassas.* La nave aveva scarsa potenza, l'armamento era inadeguato, l'equipaggio insufficiente. Malgrado ciò, se avesse avvistato una nave nemica, Warley era pronto ad attaccarla. Per l'imminente battaglia avrebbe potuto contare su ben poco aiuto. La *Louisiana* e la *Mississippi* non erano ancora pienamente operative. Entrambe avevano lasciato New Orleans ed erano attualmente ancorate nei pressi dei forti per essere utilizzate come batterie galleggianti.

Le cannoniere nordiste *Pinola* e *Itasca* erano state incaricate di far saltare la catena di sbarramento confederata. Risalito di nascosto il fiume su una barchetta a remi, una parte dell'equipaggio dell'*Itasca* si portò sull'ostacolo e piazzò una carica esplosiva, che non funzionò. Fortunatamente, una delle cannoniere rimasta impigliata nella catena la spezzò nel tentativo di liberarsi, creando un varco sufficientemente ampio perché la flottiglia nordista vi si insinuasse.

Il Mississippi ora era transitabile ma un micidiale fuoco incrociato attendeva la marina nordista.

Il 23 aprile, la *Manassas* e la sua nave appoggio, la *Phoenix*, arrivarono al largo dei forti. Mentre Warley manovrava per accostare, dai battelli mortaio continuavano a piovere granate. Fino a quel momento, Fort Jackson si era rivelato l'osso più duro. Attraverso il fumo, Warley notò che in alcuni punti la rivestitura esterna era butterata dalla gragnola di colpi. Continuando a scrutare il forte attraverso il cannocchiale, vide che la bandiera confederata sventolava ancora in cima al pennone.

Proprio in quell'istante, uno dei cannoni di Fort Jackson rispose al fuoco.

Il 23 aprile stava cedendo il passo al 24. L'ammiraglio Farragut arrotolò le sue carte e fissò gli uomini riuniti intorno al tavolo della sua lussuosa

cabina a bordo dell'ammiraglia *Hartford.*

«Ci sono altre domande?» s'informò.

Tutti scossero il capo.

«Pronti al mio segnale, dunque.»

Gli uomini gli sfilarono davanti per tornare ai propri compiti in un insolito silenzio.

Erano appena passate le due di notte, quando due lanterne rosse vennero issate in cima all'albero di mezzana della *Hartford.*

Da quel momento in avanti, non era più possibile tornare indietro.

La *Manassas* era ormeggiata lungo l'argine nei pressi di Fort St Philip; a causa dei recenti eventi sfoggiava ora un fumaiolo singolo, ma l'intervento non era servito a risolvere tutti i suoi problemi. Poco prima, il macchinista aveva riferito che un condensatore era ostruito, e Warley aveva ordinato che venisse sostituito prima della battaglia. Il timoniere stava controllando la forza vapore mentre Warley passeggiava nervosamente lungo i ponti.

«I serventi ai pezzi sono pronti?» chiese al tenente di vascello Reed.

«Sissignore. Ho verificato mezz'ora fa, come da sue istruzioni.»

«Il fuochista e la sua squadra?»

«Tutto a posto. Il condensatore è stato riparato, stanno producendo vapore.»

«Le bocchette per l'espulsione di vapore e acqua bollente funzionano?»

«Se qualcuno dovesse tentare un arrembaggio, si troverebbe di fronte a una brutta sorpresa.»

In quell'istante vennero interrotti dal timoniere. «Abbiamo vapore in caldaia e potenza all'elica, signore», annunciò.

«Mollare gli ormeggi, dunque», ordinò Warley.

Il fuoco dei battelli mortaio si era intensificato. Delbert Antoine sbirciò attraverso la foschia in cerca di qualche traccia della flotta nordista. L'aria era densa di fumo, ammorbata dal puzzo di polvere da sparo bruciata e dai frammenti dei mattoni sbriciolati. Faceva freddo, come all'interno di una tomba.

«Mi sembra di vedere qualcosa», gridò Preston Kimble.

Kimble si trovava a una quindicina di metri da Antoine, più vicino all'acqua.

Simile a una sinistra figura di morte, la sagoma scura della *Hartford* si materializzò lentamente sul fiume. Kimble afferrò la pistola che aveva ap-

poggiato al muretto del bastione e sparò una pallottola a espansione Minié in direzione dello spettro che si avvicinava. Era come cercare di uccidere un uccello con una paletta per le mosche, ma a Kimble non importava.

E proprio in quell'istante le batterie fluviali di Fort Jackson aprirono il fuoco con un boato.

La battaglia ebbe inizio alle tre e quaranta del mattino.

Il tenente di vascello Warley aprì il boccaporto superiore della *Manassas* e contemplò il cielo. Proiettili di mortaio solcavano l'aria emettendo bagliori dalle spolette in fiamme. Osservò le granate salire fino all'apice della loro traiettoria per poi rallentare e infine, simili ai fuochi d'artificio a girandola del Quattro luglio, accelerare nuovamente per precipitare sui forti confederati. Era uno spettacolo irreale. L'aria era velata dal fumo che si addensava sul pelo dell'acqua, gonfiandosi e arrotolandosi su se stesso come le onde dell'oceano.

Nella sala macchine della *Manassas*, il capo macchinista Dearing, trasferito dalla *Tuscarora*, stava alimentando il fuoco con una diabolica miscela di sua creazione. Consapevole del fatto che la nave confederata avrebbe avuto bisogno di tutto il vapore che riusciva a produrre, stava tenendo le caldaie alla massima pressione quando, attraverso la foschia, sbucò la sagoma di una nave nordista.

«Addosso alla nave yankee», gridò Warley al timoniere, che si dispose a correggere la rotta. Ma proprio in quel momento l'ariete confederato *Resolute*, in piena ritirata, tagliò loro la rotta al traverso. La *Manassas* la investì all'altezza della timoniera.

«Indietro tutta», urlò Warley.

Mentre la *Manassas* era ancora ostacolata dalla *Resolute*, la nave nordista appena avvistata rallentò quanto bastava per esplodere un colpo contro la sua fiancata, prima di riprendere a risalire la corrente. Una volta liberatosi, Warley ordinò di modificare la rotta portandosi al centro del fiume, dove gli era sembrato di scorgere una nave a ruote nordista.

Una sagoma familiare si delineò fra le tenebre.

«È la *Mississippi*», gridò Warley.

In una guerra fratricida, non c'era tempo per i sentimentalismi.

La *Mississippi* era l'ultima nave sulla quale Warley aveva prestato servizio prima di rassegnare le dimissioni dalla marina nordista. E ora era sul punto di affondarla.

Sulla coffa di trinchetto della uss *Mississippi*, l'artista William Waud os-

servava la nave dall'aria minacciosa che si stava avvicinando. Più tardi l'avrebbe dipinta come una balena color piombo grondante acqua, il fumaiolo ritto nell'aria quale unica caratteristica che consentiva di poterla definire una nave. Ma in quel momento c'erano cose più urgenti da fare. Waud lanciò un grido in direzione del tenente di vascello George W. Dewey, colui che sarebbe in seguito diventato famoso per aver distrutto la flotta spagnola nella baia di Manila.

«Abbiamo un cliente dall'aria sospetta in avvicinamento di prora a sinistra», lo avvertì.

Dewey corresse la rotta nel tentativo di investire la nave confederata, ma stava navigando controcorrente e il timone non rispondeva a dovere.

Ordinò di aprire il fuoco. I colpi scivolarono oltre la poppa della *Manassas.*

«Punta alla timoniera», ordinò Warley al timoniere.

La *Manassas* aveva la corrente dalla sua, ma il buio ostacolava la visuale del timoniere.

Investirono la *Mississippi* nella zona del quartiere di poppa.

«Fuoco», gridò Warley nell'istante in cui andarono a cozzare contro la nave nordista.

L'unico cannone di prora abbaiò una volta. Il colpo penetrò attraverso il fasciame sfondato dello scafo andando a conficcarsi in una cabina sottocoperta. Mentre la *Mississippi* rispondeva all'attacco aprendo a sua volta il fuoco, Dewey osservò il loro assalitore scivolare via fra le tenebre.

Paura e collera scossero la flottiglia confederata nel vedere le navi nordiste che risalivano il fiume. Con qualche settimana di preparazione in più, avrebbero avuto una maggiore possibilità di opporre resistenza. Così come stavano le cose, l'attacco in forze della flotta nordista stava sgretolando le loro difese con incredibile facilità. La maggior parte delle corazzate confederate vennero arenate sulla riva del fiume dai rispettivi comandanti, mentre gli equipaggi si rifugiavano nelle paludi circostanti. La possente *Louisiana,* menomata da un armamento incompleto e da una propulsione difettosa, era ormeggiata lungo l'argine. Continuava a sparare bordate, ma la sagoma delle feritoie mal progettate consentiva un raggio di tiro assai limitato.

A un certo punto, una nave nordista le si affiancò prendendo a bersagliarne lo scafo.

A bordo della *Manassas* le cose non andavano meglio. Il fiume Mississippi si era trasformato in un ribollente inferno percorso da nubi di fumo,

illuminato a giorno dal bagliore delle cannonate esplose dalle navi in transito. Le granate percuotevano l'aria in una pioggia di piombo, mentre le fiamme che si levavano dalle navi incendiate creavano un macabro scenario di morte e distruzione. La luna, enorme e color arancio, era celata da una densa coltre di fumo soffocante.

Al di sopra del frastuono delle macchine, Warley riusciva a distinguere le grida dei serventi ai pezzi nordisti, che superavano anche il fragore delle esplosioni. Nonostante ciò, Warley non intendeva indietreggiare.

«Tutta a sinistra», ordinò al timoniere.

A bordo della nave nordista *Pensacola*, il comandante in seconda F.A. Poe avvistò la *Manassas* in avvicinamento. Disposta una correzione di rotta per evitare la collisione, attese fino all'ultimo istante prima di ordinare ai propri uomini di aprire il fuoco contro l'ariete confederato. Le granate esplosero a poppa della *Manassas*. Pochi centimetri più a dritta e sarebbero penetrate nella timoniera attraverso il portello.

Essendo ormai transitata la maggior parte della flotta nordista, Warley ordinò al timoniere di portarsi più a valle, con l'intenzione di attaccare i battelli mortaio per far cessare i bombardamenti contro i forti confederati. La sua decisione si sarebbe dimostrata fatale. Una volta giunta a portata di tiro di Fort St Philip, la *Manassas* venne scambiata per una nave nordista in disarmo dalle batterie alleate, che aprirono il fuoco sui loro stessi compagni.

«Portaci via di qui!» gridò Warley al timoniere, invitandolo in pratica a invertire la rotta per risalire il fiume.

Carente come sempre in potenza, la *Manassas* prese a lottare duramente nel tentativo di contrastare la corrente. E fu allora che Warley pensò di aver trovato la via del riscatto. Attraverso la foschia era comparsa una nave nordista. Convinto che fosse la nave ammiraglia di Farragut, la *Hartford*, Warley avanzò verso di essa, ma era destino che non riuscisse a rifarsi. Non si trattava della *Hartford*, bensì della *Brooklyn*, bersaglio di tutto rispetto ma non significativo quanto Warley aveva sperato. Un pezzo della catena di sbarramento distrutta era rimasto impigliato nello scafo della *Brooklyn*, che stava manovrando per sbarazzarsene. La nave nordista era esposta al tiro dei cannoni di Fort Jackson e, se non riusciva a liberarsi subito, le bocche da fuoco che stavano aggiustando il tiro l'avrebbero ridotta a un colabrodo.

«Introdurre resina nella caldaia», ordinò Warley alla sala macchine.

Nel giro di qualche secondo, la potenza aumentò sensibilmente. Warley disse al timoniere di speronare la nave nemica. Se, prima della battaglia, la marina nordista non avesse ordinato il montaggio di catene a protezione dello scafo della propria flotta, il colpo inferto dallo sperone della *Manassas* l'avrebbe fatta colare a picco. Così come stavano le cose, invece, la botta venne deviata provocando un danno minimo. Warley ordinò al timoniere l'indietro tutta.

La battaglia infuriava ormai da ore. A est, il cielo cominciava a schiarire.

Warley notò il battello confederato *McRae* impegnato in un combattimento impari contro diverse navi nordiste. La *Manassas* accorse a dargli manforte, ricacciando le navi nemiche lungo il fiume. L'equipaggio era sfinito dalle ore di combattimento. La *Manassas* era stata più volte colpita da distanza ravvicinata. Molti uomini erano feriti. Ma Warley non era ancora disposto a cedere. Ordinò al timoniere di risalire il fiume fino a punta Quarantine, dove sostava in attesa il grosso della flotta di Farragut.

«Stiamo perdendo vapore», gli gridò Dearing dalla sala macchine.

«Riusciamo a stento a mantenere l'abbrivio», lo avvertì il timoniere, mentre Warley contemplava attraverso lo stretto portello anteriore le navi nordiste sempre più vicine.

Warley rimase in silenzio per un istante. Avevano combattuto onorevolmente, ma la *Manassas* non ce la faceva più, ormai. Doveva affrontare l'evidenza: la sua nave stava morendo. Dal ponte di batteria, udì i lamenti soffocati di un marinaio ferito. Di fronte a loro avanzava un nemico per combattere il quale non possedevano armi adeguate. «Portala ad arenarsi sulla riva», ordinò a bassa voce.

Il timoniere accostò in direzione dell'argine.

«Uomini, prepararsi a sbarcare.»

La *Manassas* fu portata in secco, l'equipaggio fatto evacuare. Arrampicandosi lungo l'argine, Warley osservò la *Mississippi* affiancare la nave abbandonata e cominciare a bersagliarla con tutta la potenza dei suoi cannoni. Col sorgere del sole, il cielo si era schiarito assumendo una sfumatura perlacea. Warley rimase a contemplare la sua nave crivellata dal fuoco nemico.

D'un tratto, una granata lanciata dalla *Mississippi* esplose contro la poppa appena sotto la linea di galleggiamento, e la stiva inferiore prese immediatamente ad allagarsi. Col peso dell'acqua a poppavia, la *Manassas* si alleggerì a prora fino a scivolare lontano dalla riva trascinata dalla corrente.

Ormai trasformata in una nave fantasma, discese il fiume per qualche

decina di metri sotto gli occhi di Warley e del suo equipaggio. Ricaricati i pezzi, i cannonieri della *Mississippi* riaprirono il fuoco. Sibilando sull'acqua, la granata finì contro le lamiere dello scafo della *Manassas*, aprendolo in due.

Nel vedere la corazzata in balia della corrente, il tenente di vascello Reed della *McRae* decise di fare un estremo tentativo per salvarla. Dopo essersi accostato alla fiancata della nave con una barca a remi, salì a bordo solo per scoprire che Warley e i suoi uomini avevano fatto a pezzi le tubolature del vapore a colpi d'ascia. La nave era stata resa inutilizzabile. A Reed non restò che abbandonarla e fare ritorno alla *McRae.*

Il capitano di vascello David Porter, destinato a diventare in seguito un brillante ammiraglio e in quel frangente a capo della flottiglia di battelli mortaio, vide la *Manassas* discendere il fiume con l'apparente intento di distruggere le sue unità, ma si rese ben presto conto che la nave nemica non rappresentava più un pericolo per nessuno.

«Stava cominciando a emettere fumo dai boccaporti», riferì più tardi. «Scoprimmo che era in fiamme e in procinto di affondare. Le tubolature erano tutte contorte e crivellate dai colpi, e anche lo scafo era a pezzi. Nel passarle accanto, la nostra flottiglia l'aveva evidentemente presa di mira. Tentai di salvare quell'insolito cimelio, facendole passare attorno una gomena e ormeggiandola alla riva, ma avevamo appena concluso l'operazione quando saltò in aria: l'unico cannone di bordo esplose, le fiamme presero a fuoriuscire dal portello di prora. Simile a una bestia enorme, la nave ebbe un sobbalzo, poi scomparve sott'acqua.»

Sebbene la sua carriera fosse stata breve, la *Manassas* fu la capostipite delle navi corazzate. Come prima corazzata impegnata in combattimento, venne ben presto seguita dalla *Monitor* e dalla *Merrimack/Virginia.* Grazie a loro, i combattimenti navali non sarebbero più stati gli stessi.

2
Più a buon mercato di così!
1981, 1996

Poche settimane dopo l'infelice conclusione della spedizione *Hunley*, nel 1981, ero seduto alla scrivania e fissavo la fotografia della squadra della NUMA che vi aveva preso parte. Scattiamo sempre quella che chiamiamo la «foto della promozione» di tutti i partecipanti, prima di rientrare da una missione. La studiai attentamente. I volti di tutti quegli amici pieni di buo-

na volontà e di voglia di lavorare mi riportavano alla mente dolci ricordi. A un certo punto, per qualche ragione che non saprei spiegare, mi ritrovai a contare le persone che ricambiavano il mio sguardo. Erano diciassette, escluso me. Diciassette! Cominciai a chiedermi se tutta quella gente fosse davvero indispensabile per cercare un relitto che giaceva in non più di nove metri d'acqua. Secondo me, in tre si sarebbero potuti ottenere gli stessi risultati.

Il fatto è - e la cosa è stata ripetutamente dimostrata anche dal nostro governo - che arriva un momento in cui troppe persone finiscono per ostacolarsi a vicenda. La burocrazia non fa che creare altra burocrazia. Provvedere al vitto e all'alloggio per una squadra di ricerca di grandi dimensioni richiede personale di supporto. Una volta consumata la colazione, un gruppo numeroso ha bisogno di almeno quattro auto a noleggio per il trasferimento di uomini ed equipaggiamento dall'albergo alla banchina e viceversa. Senza contare l'esigenza vitale di mezzi di trasporto per i membri più giovani della squadra, che la sera devono andare a far baldoria in città.

Ero sempre più convinto che meno eravamo meglio era.

Rincuorato da quel pensiero, mi misi a programmare la successiva spedizione lungo il fiume Mississippi alla ricerca delle navi affondate durante la battaglia dell'ammiraglio David Farragut per superare i forti e prendere New Orleans, nel 1862.

Ci sarebbero stati soltanto due di noi in rappresentanza della NUMA, questa volta.

Walter Schob, vecchio e fedele sostenitore della NUMA, si organizzò per unirsi a me in quella missione. Tutto ciò che portammo con noi fu il gradiometro Schonstedt per la localizzazione di metalli ferrosi e un telemetro per la misurazione delle distanze come quelli utilizzati dai giocatori di golf. Lasciata la sua abitazione di Palmdale, in California, Walt mi raggiunse in volo all'aeroporto di Denver e rimase piuttosto sorpreso nel vedermi arrivare al gate a bordo di una navetta, la caviglia destra che sporgeva di lato imprigionata dal gesso.

Il giorno prima del nostro previsto incontro, stavo facendo jogging lungo un sentiero fra i boschi dietro casa mia, quando ero inciampato distorcendomi una caviglia. Avevo pochi dubbi sul fatto di essermi procurato una frattura, dal momento che avevo sentito lo schiocco dell'osso. Raggiunto zoppicando il vialetto di casa, avevo scoperto che mia moglie era uscita a fare la spesa. Non avendo altra scelta, avevo preso l'auto ed ero andato dal

medico per conto mio, usando il piede sinistro sia per frenare sia per accelerare.

Gli ortopedici che hanno esaminato la mia caviglia vent'anni dopo sostengono che l'osso non si è saldato perfettamente e avrebbe dovuto essere sistemato con una vite o con uno di quegli interventi che, comunque vengano definiti, si eseguono nel ventunesimo secolo per tenere insieme le ossa fratturate. Col passare degli anni, sono stato colpito dall'artrite. Seguite il mio consiglio: qualunque cosa facciate, cercate di non invecchiare.

La compagnia aerea mi riservò un posto in prima fila accanto alla parete, così che potessi tenere stesa la gamba. Incredibilmente, di fronte a me venne a sedersi un altro tizio con la caviglia rotta. È curioso come siano consolanti le disgrazie altrui. La sua frattura doveva essere peggiore della mia, visto che il gesso gli arrivava quasi al ginocchio; il mio si fermava a metà polpaccio.

Rammento sempre quel volo a causa della borsa da viaggio che Walt aveva appoggiato ai suoi piedi contro il divisorio. Ora, dovete sapere che Walt ha un senso dell'umorismo piuttosto perverso. Quando l'assistente di volo si avvicinò per chiedergli di infilare la borsa sotto il sedile o in uno dei vani portabagagli sopra la sua testa, lui rispose: «No, grazie, sta bene dov'è».

La ragazza, che aveva i capelli rossi e penetranti occhi scuri, era piuttosto attraente se si trascurava il dettaglio che i suoi fianchi, quando percorreva il corridoio, sfioravano entrambe le file di sedili. Gli rivolse un'occhiata severa. «Spiacente, ma è previsto dal regolamento della FAA, la Federal Aviation Administration. La borsa deve essere riposta.»

Walt la fissò con aria innocente. «Non mi risulta che ci sia una disposizione secondo la quale sono obbligato a stivare la borsa che ho sotto i piedi, appoggiata alla paratia.»

«La metta via, signore, o l'aereo non potrà decollare», replicò lei in tono gelido.

«Lo farò, se mi cita la norma, la sezione e il paragrafo.»

Vorrei farvi notare che Walt è un perito specializzato in incidenti aerei. Se c'è qualcuno che conosce il regolamento della FAA, questi è proprio lui.

In preda all'agitazione, l'assistente dichiarò: «Se la mette così, non mi lascia altra scelta che chiamare il comandante».

Non sembrava disposta ad accettare un rifiuto come risposta, quella signorina.

Walt sorrise educatamente. «Sarò più che lieto di fare la conoscenza del nostro comandante. Non mi dispiacerebbe avere informazioni sulla sua esperienza e sulle ore di volo maturate, prima del decollo.»

Vi ho già detto che Walt è un colonnello dell'aviazione in ritiro, con parecchie migliaia di ore al suo attivo come pilota di caccia?

L'assistente di volo si precipitò come una furia in cabina, tornando di lì a poco in compagnia di un pilota esasperato che non vedeva l'ora di decollare. Nel frattempo, Walt aveva riposto la borsa da viaggio e si era immerso nella lettura di un rapporto investigativo inerente a un incidente aereo.

«Abbiamo qualche problema, qui?» chiese l'uomo in divisa. Aveva i capelli grigi e l'aria indulgente.

Io sollevai lo sguardo con la mia espressione da idiota più riuscita. «Problema?»

«L'assistente afferma che lei rifiuta di riporre il suo bagaglio.»

«L'ho fatto.»

«Non lei, lui!» scattò l'assistente frustrata, puntando un'unghia curata in direzione di Walt.

Senza alzare gli occhi dalle sue carte, il mio amico dichiarò con calma: «È stivato».

Come vi avevo detto: un senso dell'umorismo perverso. Ma non si può non amare Walt. È impossibile fargli perdere le staffe. Non l'ho mai visto arrabbiato. Col suo sorriso pronto e la voce da Andy Devine, riesce ad affascinare chiunque... il più delle volte.

Dopo l'atterraggio all'aeroporto di New Orleans, noleggiammo una capiente giardinetta di un modello ormai fuori commercio e percorremmo i centoventi chilometri lungo il fiume che ci separavano da Venice, in Louisiana, l'ultima cittadina della statale che si addentra nella zona del delta. Da lì, ci sono altri trentadue chilometri in battello per raggiungere il golfo del Messico.

Non c'è molto da vedere, a Venice: pescatori, commercianti di barche, venditori di parti di ricambio e banchine riservate alle imbarcazioni per un'estensione di due o tre chilometri. Ci chiedemmo quindi come mai, all'interno di un vasto parcheggio, fossero stipate file e file di furgoni. Trovammo la risposta nel vedere un elicottero Bell Long Ranger avvicinarsi, librarsi sopra le nostre teste e infine atterrare. Recava la scritta della società proprietaria, la Petroleum Helicopter, Inc. Un piccolo esercito di tecnici petroliferi si riversò a terra. Avevano lasciato i furgoni nel parcheggio

quando erano stati presi a bordo per prestare il proprio turno alle torri di trivellazione.

Andammo a registrarci presso l'unico albergo allora esistente. I lavoratori del settore petrolifero dovevano essersi concessi festini piuttosto animati, a giudicare dallo stato in cui era ridotto il posto. Rammento sempre con divertimento il cartello in plexiglas avvitato alla parete sopra il televisore:

VIETATO CARICARE LE BATTERIE E LAVARE
LE TUTE ALL'INTERNO DELLA STANZA

La mia spedizione a ranghi ridotti sembrava cominciare proprio bene.

La nostra ancora di salvataggio fu un fantastico ristorantino chiamato Tom, nella cittadina di Buras. La specialità di Tom erano le ostriche del Golfo, delle quali impilava i gusci all'esterno del locale dopo averli svuotati. A quei tempi, il mucchio era alto quasi quanto il tetto a punta del ristorante. Rammento ancora con tenerezza la salsa all'aceto e peperoncino che preparava sua madre. Non ho mai trovato nulla che valorizzasse il gusto dell'ostrica quanto quella salsa. Ne rimasi talmente impressionato che quando Dirk Pitt andò a caccia di furfanti lungo il delta nel libro *Missione Eagle* lo feci fermare a cena da Tom.

Noleggiammo un piccolo skiff in alluminio da cinque metri da John, un pescatore *cajun* locale che viveva in una casa mobile in riva al fiume con la moglie e una tribù di figli. Il primo giorno, John trattò Walt e me con grande sospetto e durante le ricerche non spiccicò parola. Fu tanto cortese, tuttavia, da procurarmi una sedia a sdraio in modo che potessi stare seduto con il registratore del gradiometro in grembo e la caviglia ingessata appoggiata al parapetto della barca, protesa oltre la prora come uno sperone.

Il secondo giorno, John si aprì un poco. Dal terzo giorno in poi, diede libero sfogo alla propria personalità prendendo a deliziarci con una sfilza di storielle e barzellette *cajun.* Mi piacerebbe riuscire a ricordarle. Alcune erano persino divertenti.

Mentre navigavamo su e giù lungo il Mississippi trascinandoci dietro il gradiometro, io tenevo d'occhio l'ago sul quadrante e ascoltavo i suoni provenienti dal registratore per rilevare ogni possibile anomalia provocata dalla presenza di materiale ferroso. John governava lo skiff da poppa mentre Walt, seduto a metà barca, ci guidava lungo linee più o meno rette grazie al suo telemetro puntato verso terra, fino a che non fummo abbastanza vicini a riva da poter dirigere John a vista.

Il primo giorno della spedizione ci concentrammo sulla *Manassas.* Il consueto confronto fra carte del fiume risalenti alla guerra civile e moderne carte nautiche della zona mi mostrava come le rive orientale e occidentale non si fossero modificate granché durante i centoventi anni trascorsi. Soltanto l'ansa sulla riva orientale di fronte a Fort St Philip risultava essersi ridotta di una cinquantina di metri a causa dell'avanzare dell'argine. Ero assolutamente certo che la *Manassas* fosse affondata nei pressi della riva occidentale: non solo le cronache dell'epoca riferivano che la corazzata abbandonata e in fiamme era transitata oltre la flottiglia di battelli mortaio suscitando grave preoccupazione, ma l'ammiraglio Porter aveva persino tentato di recuperarla mediante una gomena per conservarla come curiosità. Sfortunatamente, proprio in quel momento si era verificata un'esplosione interna e la *Manassas* era sprofondata nel fiume.

Walt, John e io cominciammo i nostri giri di perlustrazione dalla riva orientale procedendo verso quella occidentale, da Venice all'ansa appena sotto Fort Jackson. Per ogni evenienza, avevo esteso di parecchio la griglia di ricerca per non rischiare in alcun modo di mancare la *Manassas.* Come ho accennato in precedenza, mi sono reso conto che i vecchi rapporti dell'epoca non vanno necessariamente presi alla lettera come il Vangelo.

Le ore si trascinavano mentre ci avvicinavamo lentamente alla riva occidentale, schivando le grandi navi da carico oceaniche che andavano e venivano da New Orleans. In quella parte di fiume sembrava non esservi alcun relitto. Gli occasionali segnali da uno o due gamma che captavo di quando in quando potevano indicare soltanto che stavamo passando sopra un oggetto non più grande di un fusto metallico o un'ancora. Piuttosto scoraggiati, affrontammo l'ultima corsia della griglia di ricerca sfiorando le creste della scogliera di rocce sommerse che correva lungo l'argine occidentale.

All'improvviso, nel bel mezzo dell'ultimo tratto di griglia, un quarto di miglio circa a nord della Boothville-Venice High School, il registratore prese a gracchiare e l'ago a danzare impazzito, segno che ci eravamo imbattuti in un'anomalia davvero consistente. Il punto cruciale non si trovava all'interno del fiume, bensì lungo la riva e parzialmente sotto l'argine. Normalmente coperta da trenta centimetri d'acqua, la zona compresa fra la scogliera di rocce e l'argine era asciutta dal momento che il fiume, in quel periodo dell'anno, era in secca. Questo consentì a Walt di balzare dalla barca e far scorrere il sensore del gradiometro lungo la base dell'argine, mentre a me pervenivano segnali prolungati dal registratore.

Ovviamente, non potevamo affermare con assoluta certezza che si trattasse della *Manassas.* Il fatto che quello fosse l'unico obiettivo di grandi dimensioni presente nella zona in cui era stato segnalato l'affondamento era tutto ciò che avevamo dalla nostra. Contrassegnai il sito sulla mia mappa, annotando i punti di riferimento a terra sull'altro lato dell'argine, e dichiarai finalmente chiusa la giornata lavorativa.

Il mattino seguente ci recammo sull'altra sponda del fiume e cominciammo a ispezionare il tratto di fiume al largo di Fort St Philip, alla ricerca della corazzata confederata *Louisiana.* Si trattava di una delle navi più grandi costruite dai sudisti, lunga ottanta metri e larga diciotto. Non essendone stata completata la costruzione in tempo per il combattimento, era stata rimorchiata da New Orleans e ormeggiata alla banchina appena sopra Fort St Philip per essere utilizzata come batteria galleggiante. Se i suoi motori fossero stati funzionanti, la battaglia avrebbe potuto avere un esito diverso. Così come stavano le cose, invece, aveva potuto contribuire ben poco a trattenere la flotta nordista dall'infilarsi fra due fuochi per andare a conquistare la città di New Orleans.

Dopo la battaglia, era stata incendiata dai confederati. I cavi d'ormeggio erano bruciati e la corazzata era stata sospinta dalla corrente per un breve tratto, prima di essere fatta a pezzi da un massiccio bombardamento quando era venuta a trovarsi di fronte al forte. Durante la prima ora di ricerche, scoprimmo un'anomalia di enormi dimensioni: impresa tutt'altro che ardua, dal momento che avevo avuto modo di esaminare uno schizzo della corazzata in fiamme, con una nuvola di fumo a forma di fungo che eruttava dalla sommità del ridotto corazzato, eseguito da William Waud, il famoso artista di *Harper's Weekly* ai tempi della guerra civile. Lo schizzo localizzava la nave esattamente di fronte a Fort St Philip. Giace in acque piuttosto profonde sotto l'attuale linea di costa davanti al forte, in una zona paludosa del fiume. La sua sagoma massiccia ha contribuito alla formazione di una massa sedimentosa nell'ansa dov'era originariamente affondata. Chris Goodwin, archeologo con un ufficio a New Orleans, ha condotto un'approfondita ricerca sul luogo e, credo, effettuato anche prelievi dal relitto.

Il terzo giorno scandagliammo il fiume in cerca di altre due navi affondate in battaglia: la cannoniera confederata *Governor Moore* e la cannoniera nordista *Varuna*, per l'appunto colata a picco dalla *Governor Moore*. La *Moore* si distinse per aver fatto fuoco attraverso la propria prora dopo aver speronato la *Varuna* poiché, utilizzando la normale feritoia, il suo cannone prodiero avrebbe sparato il colpo oltre la nave nordista senza colpirla. Le

due navi finirono per arenarsi a una distanza di cento metri l'una dall'altra.

Individuammo un grosso obiettivo verso sud lungo l'argine orientale, dalle parti dove la *Varuna* era stata fatta finire in secca onde evitarne l'affondamento; poi, risalendo il fiume, trovammo la *Governor Moore.* Era facile da identificare: una porzione di nave, inclusa la sommità delle caldaie, sporgeva dall'acqua nei pressi della riva, ed era meta d'immersioni da parte dei ragazzini del posto.

Walt e io avevamo fatto tutto il possibile. Dopo avere ringraziato John con una buona mancia, ci separammo con riluttanza dalle nostre lussuose camere d'albergo per spostarci a Baton Rouge, dove avremmo rinvenuto la tomba della corazzata confederata *Arkansas.*

Spero di essere perdonato per non aver rilevato con maggior accuratezza la posizione dei nostri obiettivi mediante un teodolite, come avrebbe fatto un archeologo professionista. Contrassegnando con semplici annotazioni sulle carte nautiche i siti in cui si trovavano i relitti, tuttavia, abbiamo reso possibile a chiunque volesse seguire le nostre tracce di localizzarli nuovamente con poca fatica.

Costo totale della spedizione?

Tremilaseicentosettantotto dollari e quaranta centesimi.

Si può fare di meglio, secondo voi?

La storia della *Manassas,* però, non finisce qui.

Passai le mie registrazioni all'archeologo capo del Genio militare, che si accordò con la Texas A&M University per effettuare uno studio magnetometrico del sito. Tornai l'anno seguente con Barbara, mia moglie, e indicai il punto in cui Walt e io avevamo rilevato la grossa anomalia magnetica. Le ricerche vennero condotte da Ervan Garrison e James Baker, dell'università.

I rilievi, effettuati mediante un magnetometro, un sonar a scansione laterale e un profilatore del subfondale, confermarono l'esistenza di una rilevante anomalia su un ampio bassofondo venutosi a formare in loco. La lettura di ottomila gamma fornita dal magnetometro e i forti segnali provenienti dal subfondale indicavano che sotto il bassofondo era sepolto un oggetto delle stesse dimensioni della *Manassas,* nel punto in cui i rapporti dell'epoca collocavano la corazzata. Venne altresì rinvenuto un ammasso di tubature metalliche proprio di fronte al sito, a cinque metri e mezzo di profondità. Ciò mi sorprese, dal momento che Walt e io non avevamo regi-

strato alcuna attività metallica al largo della riva.

Tutto andò a meraviglia fino al momento in cui Garrison e Baker presentarono il loro rapporto all'archeologo capo del Genio. Costui sollevò un polverone provocando un gran clamore quando dichiarò che il rapporto era assolutamente inconcludente e non provava nulla. Il suo rifiuto di accettare la relazione aveva un tono di condanna che rasentava la veemenza.

La brava gente della A&M era sconcertata. Si trattava dei maggiori esperti che la nazione potesse offrire nel campo delle rilevazioni a distanza. Rileggendo il rapporto, constatai che era uno dei più concisi e dettagliati che mai mi fosse capitato sotto gli occhi. Ero sbalordito quanto Garrison e Baker.

L'archeologo del Genio, intanto, aveva convocato un archeologo marino locale perché effettuasse una nuova ispezione del sito. Dopo aver investigato, questi si presentò davanti agli schermi televisivi per assestarci il colpo di grazia, proclamando che l'anomalia magnetica non era causata dalla *Manassas* bensì da un mucchio di vecchi tubi scaricati nel fiume negli anni '20.

La cosa parve a tutti assolutamente priva di senso. Il nostro obiettivo era praticamente ai piedi dell'argine, non a cinque metri e mezzo di profondità e a ben undici metri dalla riva. In quel punto c'era l'ammasso di tubi, che fra l'altro mi chiedevo da dove fossero saltati fuori. La bocciatura da parte del Genio militare dello studio magnetometrico effettuato dalla A&M mi sembrava sempre più incomprensibile. Il mistero non si sarebbe chiarito se non molto più tardi.

Trascorsero quindici anni prima che facessi ritorno al sito della *Manassas.* Ralph Wilbanks, Wes Hall, Craig Dirgo, Dirk Cussler e io avevamo appena concluso senza troppa fortuna una spedizione alla ricerca dell'*Invincible,* una nave della marina della Repubblica del Texas. Sfruttando la barca di Ralph, la *Diversity,* avevamo dragato un sito al largo di Galveston identificandolo come il luogo di un naufragio ma niente di più specifico, visto che non eravamo riusciti a trovare alcun manufatto. Dal Texas, avevamo quindi rimorchiato la barca di Ralph fino al delta del Mississippi.

La mia idea era che, essendo nel frattempo sensibilmente migliorata la tecnologia per quanto riguardava l'uso del magnetometro ed essendo Ralph e Wes di gran lunga più professionali rispetto a Walt e me, era arrivato il momento di tornare a controllare il sito della *Manassas.*

Calammo nel fiume la *Diversity* da una rampa per imbarcazioni di Veni-

ce e ci mettemmo a esaminare senza fretta la riva occidentale del Mississippi con il fantastico magnetometro di Ralph. Ralph stava al timone, mentre Wes azionava il rilevatore magnetico. Proprio come era accaduto quindici anni prima, il pennino del registratore tracciava una linea continua che stava a significare la completa assenza di relitti.

Osservavo la linea di costa con attenzione, cercando con lo sguardo punti di riferimento visivi a terra sull'altro lato del fiume e la cima di una grossa quercia che sapevo non essere distante dal sito. Notai anche numerose rocce enormi piazzate contro la riva dal genio militare.

Prima che potessi avvertire i miei compagni che stavamo entrando nella zona che cercavamo, Wes emise un'esclamazione vedendo che il magnetometro era impazzito.

«Quanto segnala?» chiese Ralph, girandosi verso di lui.

«Undicimila gamma», mormorò Wes. Raramente gli era capitato sotto gli occhi un dato così alto.

«Siamo appena passati fra il cumulo di tubi e la *Manassas*», spiegai loro.

Ralph proseguì quasi fino a Fort Jackson, prima di invertire la marcia per effettuare un'altra perlustrazione lungo la sponda. Questa volta, tenendoci più a ridosso dell'argine, ottenemmo una lettura più bassa, dal momento che il lettore era più distante dalle tubature sommerse.

«C'è qualcosa di grosso che corre ad angolo al di sotto dell'argine», annunciò Wes esaminando le letture del magnetometro.

Non potevamo sbarcare, dal momento che la corrente era troppo forte e la secca fra il bassofondo e l'argine allagata. Tornati a Venice, tirammo fuori dall'acqua la *Diversity* e la rimorchiammo via terra fino al sito della *Manassas*, dove cominciammo a passeggiare avanti e indietro lungo l'argine azionando il magnetometro. I segnali c'erano ancora, ma molto più deboli.

Dopo cena, alcuni di noi erano seduti al bar del porticciolo locale quando un tizio piuttosto anziano si avvicinò per offrirci da bere. Di media altezza, aveva il viso abbronzato e una criniera di capelli bianchi pettinati con cura. Ci raccontò che si era ritirato da qualche anno dal Genio militare, e che viveva appena fuori Venice.

«Siete voi quei tizi a caccia della vecchia corazzata confederata?» volle sapere.

«Esatto», confermai io.

«Ricordo che è venuta altra gente a cercarla, un bel po' di tempo fa.»

«Ero io, circa quindici anni addietro.»

«Sicuro come l'oro che vi siete lasciati imbrogliare dal rapporto del Genio, dico bene?»

Lo fissai. «Imbrogliare?»

«Ma certo. Dopo che avete trovato la *Manassas*, dall'archeologo capo e dal suo boss è arrivato l'ordine di buttarci sopra un carico di ferraglia proveniente da un vecchio impianto di trivellazione. Ragazzi, avreste dovuto vedere come si è incavolato, quando quella gente del Texas ha ignorato i tubi per concentrarsi sul relitto sotto l'argine!»

«Le tubature furono gettate là dopo che avevamo localizzato la *Manassas*?» mormorai, sconcertato.

«Le cose andarono proprio così.»

«Ma perché?»

«Il Genio militare aveva in programma un grosso progetto di rinforzo dell'argine occidentale. Se alla commissione archeologica di Stato fosse venuta all'orecchio la notizia che là sotto c'era un vecchio relitto, lo avrebbe dichiarato luogo d'importanza storica e avrebbe vietato al Genio militare di buttarci sopra le rocce. Ecco perché si sbarazzarono del rapporto texano e si misero d'accordo con un altro perito disposto a dichiarare che non c'era alcun relitto, ma solo un mucchio di tubature appartenenti al vecchio impianto di trivellazione.»

Mi sentivo come uno che si è appena svegliato da un intervento per l'asportazione di un'ernia. Non avevo mai capito il motivo per cui un eccellente rapporto di rilevazione a distanza fosse stato respinto così, sui due piedi. L'avevo considerata una cosa ridicola, sul momento. Adesso sapevo il perché.

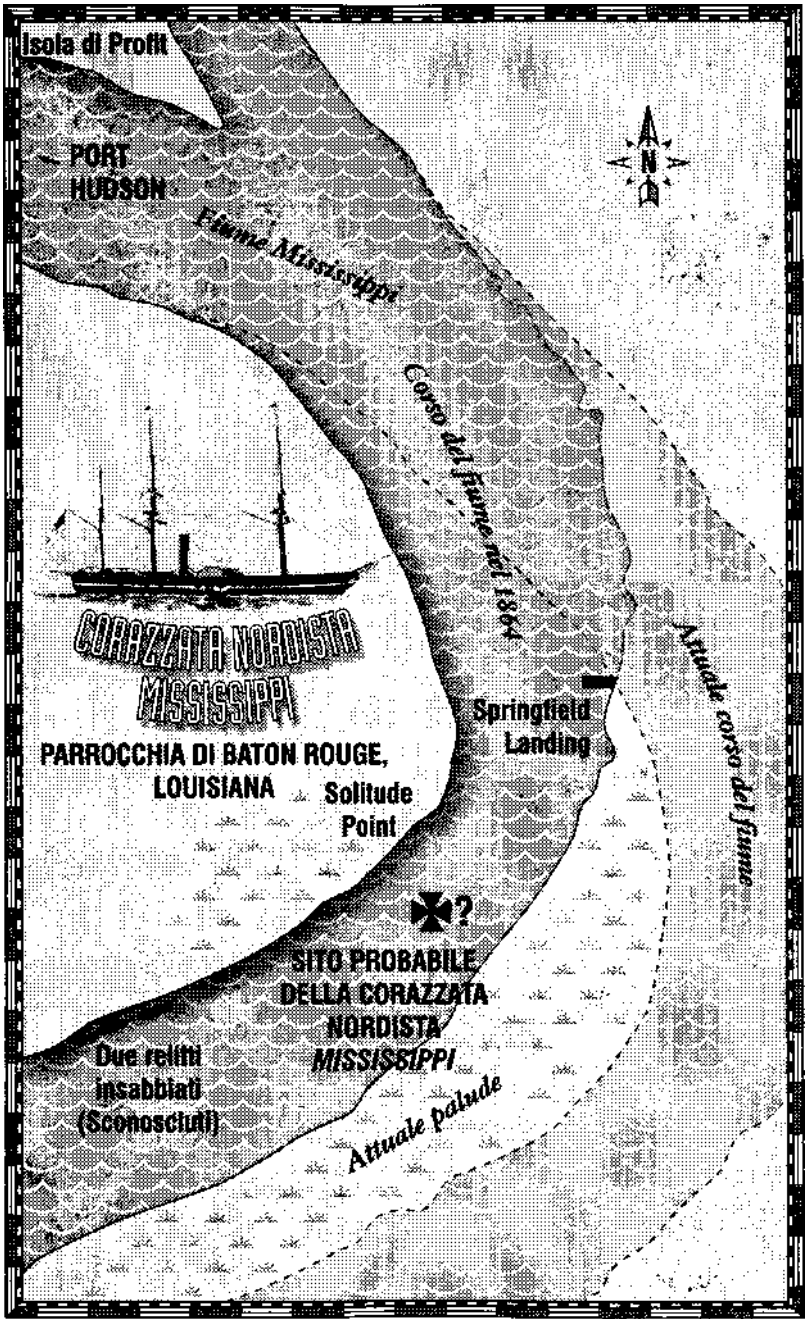
Il vecchietto e io restammo a chiacchierare fino a notte inoltrata. A dire il vero, non dovrei definirlo vecchio: credo avessimo più o meno la stessa età. In ogni caso, non riesco a rammentare una serata più appagante di quella.

Attualmente, sono allo studio progetti da parte di John Hunley e di un gruppo di cittadini della Louisiana interessati all'argomento per uno scavo esplorativo sul sito al fine di verificare se la *Manassas* si trovi effettivamente là. In caso affermativo, il suo recupero e relativo restauro sarebbero importanti quanto quelli del sottomarino confederato *Hunley*. Oltre a essere la prima nave corazzata costruita in America, è stata anche la prima ad aver realmente partecipato a una battaglia. Il combattimento fra la *Monitor* e la *Merrimack* non avrebbe avuto luogo che cinque mesi più tardi.

Nel corso degli anni, l'archeologo capo e io ci eravamo sempre scambiati gli auguri di Natale. Sul retro dell'ultimo biglietto di auguri, scrissi le parole: «Sei un bastardo», seguite da un breve riassunto della storia che avevo appreso dal dipendente del Genio militare in pensione.

Non ho mai più ricevuto sue notizie.

PARTE IV
La corazzata nordista *Mississippi*



1
Una fine gloriosa

1863

Sulle alture di Port Hudson prospicienti il fiume Mississippi, le batterie confederate erano riuscite a resistere ai bombardamenti della flotta nordista, protrattisi per tutta la giornata. Per contrasto, quella sera del 14 marzo 1863 sembrava stranamente silenziosa. Trentadue chilometri a nord della capitale dello Stato, Baton Rouge, in Louisiana, il minuscolo deposito per imbarcazioni fluviali era appollaiato su un dirupo alto ventiquattro metri, in un tratto in cui il fiume compiva una brusca curva verso ovest. Uno stretto sentiero sabbioso correva lungo il precipizio, ricoperto di salici e pioppi che offrivano protezione a una batteria composta da due bocche da fuoco.

Il generale di divisione Franklin Gardner scrutava le tenebre osservando le stelle che si riflettevano nel fiume in corsa. Nativo di New York, era un veterano della guerra del Messico e aveva combattuto gli indiani alla frontiera. Aveva offerto i propri servigi alla Confederazione a causa del suo amore per la moglie, figlia del governatore della Louisiana Alexandre Mouton, e l'affetto che era arrivato a nutrire verso amici e vicini di casa dopo tanti anni di residenza a Baton Rouge.

Port Hudson possedeva un enorme valore strategico. I confederati avevano fortificato le ripide coste e costruito terrapieni lungo le rive per avere contemporaneamente il controllo del Red River e del Mississippi. Fino a che riuscivano a tenere il Red River, potevano far arrivare truppe e rifornimenti nei territori confederati dal Texas attraverso il Messico. Gli ordini di Gardner erano di resistere a tutti i costi all'assalto del generale nordista Nathaniel Banks e delle sue truppe. Avrebbe tenuto duro per quarantotto giorni, prima di arrendersi durante la prima settimana di luglio.

Sulla quarantina, Gardner era di altezza media e di corporatura snella, con radi capelli rossicci. Frugò le tenebre con un binocolo per qualche istante, prima di abbassarlo. «Ho la sensazione che Farragut arriverà prima dell'alba.»

Il tenente di vascello Wilfred Pratt della compagnia K, addetto al vicino cannone con la bocca puntata in modo da colpire il centro del fiume, annuì in segno di accordo. «Non escludo affatto che quei vigliacchi di yankee ci provino nelle ore piccole, mentre è ancora buio.»

«Dovrebbe essere una battaglia interessante», mormorò Gardner, soddisfatto per i suoi diciotto cannoni ben nascosti nelle relative postazioni e pronti all'azione.

Di lì a poco, lui e il suo esercito di settemila uomini sarebbero stati circondati e assediati dalle forze nordiste, così come sarebbe accaduto ai loro camerati di Vicksburg, centodieci miglia più a nord sul fiume. Entrambe le posizioni erano di vitale importanza per la Confederazione: fino a che ne avessero mantenuto il controllo, tentare di passare sarebbe stato troppo pericoloso e costoso, in termini di uomini e mezzi, per le cannoniere e le navi da trasporto nordiste.

Gardner tornò a sollevare il binocolo. «Che ora fa?»

Tratto di tasca un orologio con la catena d'oro, il tenente di vascello Pratt accese un fiammifero e scrutò il quadrante. «Tre minuti alle undici, signore.»

Aveva a malapena finito di pronunciare la frase, quando due razzi rossi solcarono il cielo notturno squarciando l'aria immobile al di sopra del fiume. Il capitano di vascello Whitfield Youngblood dell'unità segnalazioni di Gardner aveva ordinato il lancio dei razzi dopo aver avvistato una luce rossa sulla coffa della *Hartford*, la nave ammiraglia di Farragut, che stava transitando di fronte alla sua postazione. I confederati non si lasciarono ingannare né sorprendere. I loro diciotto possenti cannoni presero a tuonare e a sputare fuoco in un crescendo assordante di esplosioni che sembrava non dovesse avere mai fine.

Come ipnotizzati, Gardner e Pratt osservarono la flotta nordista risalire risolutamente il fiume, gli scafi neri che si confondevano con le acque tenebrose. Il caos aumentò quando i centododici cannoni della flotta nordista, quelli della corazzata *Essex* e i battelli mortaio ancorati lungo la riva orientale risposero contemporaneamente al fuoco nemico. Le poderose granate di mortaio da 330 mm con le micce in fiamme si alzavano per poi piovere come meteore all'interno delle fortificazioni confederate, mentre il cielo si trasformava in una gigantesca mostra di fuochi d'artificio. Il terreno sussultava e vibrava come scosso dal terremoto. Dalle bocche dei cannoni scaturivano grandi fiammate; al loro estinguersi, i serventi ai pezzi afferravano nuovi proietti per ricaricare le canne fumanti.

Ben presto il fumo si fece tanto denso che, per prendere la mira, gli artiglieri di entrambe le fazioni dovevano orientarsi osservando il bagliore delle armi nemiche. Dai loro avamposti, i tiratori scelti confederati si unirono al frastuono sparando contro le navi, nella speranza di colpire qualche marinaio.

«Superare l'ansa non sarà facile», dichiarò il timoniere di Farragut a bor-

do della *Hartford.* George Alder fissò l'acqua scura che si gonfiava contro lo scafo della fregata, poi lanciò un'occhiata afflitta alla cannoniera *Albatross*, legata per mezzo di gomene alla fiancata sinistra della *Hartford.* «Di sicuro, non con due navi legate una di fianco all'altra contro una corrente di quattro nodi.»

«La corrente è l'ultima delle mie preoccupazioni», fu la schietta risposta. «Pensa solo a tenerti al centro del fiume.»

L'ammiraglio David Glasgow Farragut, un coriaceo scozzese con il sorriso perennemente incollato alle labbra, rimase imperturbabile, saldo come una roccia aggredita da una grossa ondata, atteggiamento che aveva esibito durante la battaglia di New Orleans e per il quale sarebbe diventato famoso in seguito, nella battaglia della baia di Mobile, dove avrebbe ignorato una zona minata confederata, dopo la perdita di uno dei suoi monitori, al grido: «Al diavolo le mine! Macchine avanti tutta!»

Contrariamente al generale Gardner, Farragut veniva dal Sud. Sebbene fosse nato nel Tennessee, cresciuto in Louisiana e vissuto in Virginia, era devoto agli Stati Uniti. Trasferitosi al Nord con la famiglia, si era arruolato nell'esercito nordista. Dopo essere stato nominato ammiraglio, gli era stato assegnato il comando della squadra incaricata di attuare il blocco della costa occidentale del Golfo.

Dopo la grande vittoria di New Orleans, era determinato a raggiungere Vicksburg con la sua flotta per tentare di dare una mano al generale Grant nell'assedio alla città. Voltandosi, Farragut controllò le navi allineate alle spalle della *Hartford.* Subito dietro di loro c'era la fregata *Richmond*, affiancata dalla cannoniera *Genesee.* Poi veniva la fregata *Monongahela*, legata alla cannoniera *Kineo.* E finalmente il «vecchio filatoio», come veniva affettuosamente chiamata la *Mississippi* a causa delle sue antiquate ruote a pale.

I proiettili sibilavano attraverso il sartiame mentre i fucilieri nemici miravano alto in mezzo al fumo, causando ben poche perdite fra l'equipaggio della *Hartford.* Lo sloop da quarantadue cannoni procedeva tra la foschia e aveva quasi superato il punto con la maggiore concentrazione di fuoco, quando la corrente se ne impadroni facendolo ruotare di prora verso le batterie di Port Hudson.

«Dannata corrente!» gridò Alder. «Non riesco a controllare il timone.»

Dalle murate venne immediatamente gridato l'ordine al comandante della *Albatross* di fare macchina indietro, mentre il macchinista della *Hartford* caricava carbone per ottenere la maggior potenza possibile. Lenta-

mente, dopo una virata di novanta gradi, le due navi riuscirono a uscire dalla portata dei micidiali cannoni.

Farragut era abbastanza saggio da rendersi conto che la *Hartford* e la *Albatross* erano state fortunate. I confederati non avevano abbassato il tiro dei loro cannoni tanto da riuscire a danneggiare le navi nordiste, ma non avrebbero certo ripetuto l'errore con le navi successive.

«Temo che il peggio toccherà al resto della flotta», mormorò preoccupato, mentre osservava una fiammata levarsi da una vecchia casa sulla riva occidentale. I confederati avevano evidentemente dato fuoco alla costruzione per illuminare il fiume e rendere visibile la flotta nemica.

Farragut era particolarmente in pensiero per l'ultima nave del convoglio. La *Mississippi* era la nave a vapore più vecchia in servizio. Veterana temprata alle battaglie, si era dimostrata preziosa in occasione dell'attacco ai forti a sud di New Orleans. Quando fosse toccato a lei passare sotto le forche caudine, gli artiglieri confederati avrebbero avuto tutto il tempo di prendere accuratamente la mira. Stava per trovarsi nella posizione più esposta di tutta la flotta.

Durante i suoi quasi duecentocinquant'anni di vita, la marina americana ha sempre potuto contare su una quantità di navi delle quali farsi vanto e andare fiera. Alcune portano nomi familiari come *Bonhomme Richard*, *Monitor*, *Arizona*, *Enterprise.* Ma molte altre, con carriere non meno illustri, vengono trascurate e dimenticate da tutti a parte qualche storico navale. Una di queste è la *Mississippi.*

Seconda nave a vapore oceanica armata costruita dalla marina, la *Mississippi* era stata commissionata il 22 dicembre 1841, poco prima della gemella *Missouri.* Il commodoro Matthew C. Perry ne aveva supervisionato personalmente la costruzione, e le era stato attribuito il nome del grande fiume che scorreva nel cuore del Paese.

Era una nave a ruote laterali lunga settanta metri e larga dodici. Il suo armamento era originariamente costituito da due cannoni da 254 mm e otto da 203 mm. Raggiungeva la rispettabile velocità di punta di otto nodi, e aveva un equipaggio di duecentottanta uomini.

A differenza della virtuale gemella, la *Missouri*, che navigò per soli due anni prima di prendere accidentalmente fuoco ed esplodere al largo di Gibilterra nel 1843, la *Mississippi* ebbe un'esistenza lunga e gloriosa prima di finire anch'essa in fiamme ed esplodere.

Nei primi anni era stata utilizzata per ricerche e viaggi dimostrativi, es-

senziali per lo sviluppo delle navi da guerra a vapore, prima di salpare verso le Indie Occidentali, dove era diventata la nave ammiraglia del commodoro Perry, colui che ne aveva supervisionato la costruzione. Trovandosi al posto giusto al momento giusto durante la guerra con il Messico, la *Mississippi* era stata impegnata in azioni contro Tampico, Panuco, Alarado e diversi altri porti della costa, bloccando i traffici in entrata. Era stata massicciamente impiegata anche nelle operazioni anfibie di Veracruz, dove aveva consegnato materiale militare di vitale importanza all'esercito di Winfield Scott. Era stata ancora lei a trasportare a Mexico City gli armamenti pesanti e i militari che li avrebbero utilizzati per bombardare le fortificazioni, collaborando per ottenere la resa della città in soli quattro giorni. Durante gran parte della guerra, aveva effettuato una serie di raid contro le città costiere, prima di contribuire alla presa dell'importante città di Tobasco.

Dopo il conflitto, aveva incrociato per due anni nel Mediterraneo con la flotta americana, prima di tornare in America in vista del famoso viaggio in Giappone del commodoro Perry. La *Mississippi* era stata la sua nave di bandiera nella maggior parte delle spedizioni effettuate allo scopo di aprire il Giappone al commercio occidentale. Perry aveva negoziato un trattato con l'imperatore nell'ambito di una delle operazioni navali e diplomatiche più studiate e ammirate della storia, e la nazione che con maggior ostinazione si era opposta a qualunque influenza esterna aveva aperto i propri porti al commercio internazionale.

La *Mississippi* era quindi salpata per New York; sarebbe tornata alla ribalta solo più tardi, come ammiraglia del commodoro Josiah Tatnall, il quale sarebbe «partito per il Sud» all'inizio della guerra civile ed ebbe, fra le navi ai suoi ordini, la *Merrimack/Virginia* durante la sua lunga battaglia contro la *Monitor*.

Dal 1857 al 1860, l'ormai vecchia corazzata aveva sostenuto e protetto il fiorente commercio americano in Cina e Giappone. Si era unita anche alle navi britanniche e francesi durante l'attacco a Taku, e aveva sbarcato i marine a Shanghai quando il console americano aveva chiesto l'aiuto di Tatnall per sedare i disordini in città.

La veterana *Mississippi* aveva quindi fatto ritorno a Boston, dove era rimasta fino al momento in cui era stata rimessa in servizio all'inizio della guerra civile. Sotto il comando di Melancthon Smith, era stata impiegata nel blocco di Pensacola, in Florida. Dopo avere catturato due violatori di blocco confederati al largo di Key West verso la fine del 1861, si era unita alla flotta dell'ammiraglio David Farragut per l'assalto di New Orleans. Dal

momento in cui aveva varcato l'imboccatura di South Pass, era diventata la nave più grande mai transitata lungo il fiume Mississippi.

Come riferito in precedenza, durante la battaglia di New Orleans, mentre la flotta di Farragut era presa tra due fuochi tra il forte di St Philip e quello di Jackson, la *Mississippi* aveva cannoneggiato la corazzata confederata *Manassas* dopo che questa aveva tentato senza successo di speronarla e affondarla. Sopravvissuta al diluvio di pallottole e granate provenienti dai forti, aveva quindi fatto la sua entrata trionfale a New Orleans col resto della flotta, e aveva tenuto i propri cannoni puntati contro le costruzioni lungo la riva fino a che la città non aveva capitolato.

Quasi un anno più tardi, Farragut aveva ordinato a Smith di assumere il comando della *Mississippi* e unirsi alle navi che avrebbero tentato di superare le artiglierie confederate di Port Hudson per andare a portare aiuto al generale Grant nell'assedio di Vicksburg. La battaglia lungo i contrafforti del fiume avrebbe rappresentato il suo ultimo momento di gloria.

Proprio mentre la *Richmond*, in seconda posizione nella linea, stava superando l'ansa e si trovava a un centinaio di metri dalla salvezza, un colpo penetrò nella sala macchine facendo saltare valvole e tubolature. Non potendo mantenere la pressione né avanzare con la *Genesee* attaccata alla fiancata di sinistra, il comandante non poté far altro che invertire la rotta e ritirarsi più a valle, fuori della portata dei cannoni confederati.

La *Monongahela* non se la passava meglio. Colpita a dritto del timone da una granata, la cannoniera *Kineo* finì contro la sua fiancata, restandovi incastrata. Impossibilitata a manovrare contro corrente dall'altra nave avvinghiata al suo scafo, la *Monongahela* finì per arenarsi, e il brusco contraccolpo provocò la rottura delle cime che tenevano unite le due navi. Lottando valorosamente sotto un fuoco infernale, la *Kineo* riuscì a lanciare una gomena alla grossa fregata per poi rimorchiarla liberandola dal fango del fondo.

Le due navi tentarono di rimettersi in rotta per risalire il fiume, ma le artiglierie nemiche misero fuori uso le macchine della fregata; impotenti, vennero trascinate entrambe a valle dalla corrente sotto il pesante cannoneggiamento delle batterie confederate.

Sola alla retroguardia, la *Mississippi* era ormai diventata il bersaglio principale. Concentrando il fuoco sulla nave da guerra isolata, i confederati presero a scagliarle contro una granata dopo l'altra. Ben presto la vecchia fregata si ritrovò avvolta da una coltre di fumo turbinante.

Il comandante Melancthon Smith passeggiava sul ponte fumando tranquillamente il suo sigaro, apparentemente indifferente ai proiettili e alle granate che piovevano sulla sua nave e tutto intorno a essa. Le ruote della *Mississippi* continuavano a percuotere l'acqua, spingendo la nave oltre i contrafforti dai quali partivano i colpi di cannone. La sua potenziale velocità massima di otto nodi era ridotta a quattro dalla forza della corrente; mentre azionavano freneticamente i pezzi, gli uomini dell'equipaggio avevano la netta impressione che quel passaggio stesse durando un'eternità.

Avanzando lentamente, il timoniere si affidava all'istinto per cercare la rotta in mezzo alla densa cortina di fumo. Convinto di avere ormai superato il tratto sporgente dell'argine occidentale e le sue secche, gridò: «Barra a dritta! Avanti tutta!»

Secondo le parole di George Dewey, ufficiale in seconda, «come si scoprì, eravamo tutt'altro che oltre il punto critico. Accostando a dritta ci finimmo contro in pieno, e proprio nel momento in cui avevamo sviluppato la massima potenza. Ci eravamo incagliati malamente, e per di più sbandati».

Dewey sarebbe in seguito diventato famoso come l'eroe della baia di Manila, dove la sua flotta di navi da guerra decimò la flotta spagnola, e avrebbe pronunciato frasi entrate nella storia della marina insieme a quelle di John Paul Jones: «Non ho ancora iniziato a combattere», di Oliver Hazard Perry: «Siamo andati incontro al nemico e sono nostri!» e di James Lawrence: «Non abbandonare la nave». Mentre era sul punto di cominciare la grande battaglia navale della guerra ispano-americana, Dewey si girò verso il comandante della sua nave di bandiera, la *Olympia*, e disse con calma: «Quando è pronto, Gridley, apra pure il fuoco».

Dewey era un bell'uomo con lisci capelli neri, basette cespugliose e un gran paio di baffi che conservò fino alla sua morte, nel 1917.

Con i cannoni fumanti, che martellavano sfruttando ogni oncia di vapore che il capo macchinista riusciva a spremere da loro e le ruote che sferzavano l'acqua, la vecchia *Mississippi* rifiutava di muoversi. Approfittando con gioia del bersaglio immobile, illuminato dalle fiamme che si levavano dalla casa incendiata lì accanto, i confederati fecero partire dalle loro postazioni un diluvio di proiettili e granate. Mentre la nave faceva forzi disperati per arretrare dalla secca, il numero di morti e feriti andava crescendo in misura spaventosa.

Dewey andò in cerca del comandante Smith; lo trovò che si accendeva un sigaro con la disinvoltura che avrebbe mostrato a un party in giardino.

«Be', non si riesce proprio a liberarla, a quanto pare», fu il suo commento in tono quasi indifferente.

«No», confermò Dewey.

In quell'istante, un proietto in fiamme penetrò nella cambusa di prora incendiando le provviste e tutto il materiale infiammabile. Immediatamente si scatenò l'inferno. Le fiamme raggiunsero rapidamente i ponti superiori; la situazione era ormai fuori controllo.

Contemplando la distruzione che lo circondava e la *Mississippi* ferita a morte, Smith dovette affrontare la triste prospettiva di perdere la sua nave. «Ce la facciamo a mettere in salvo l'equipaggio?» domandò a Dewey.

«Sì, signore.»

Le granate avevano fatto a pezzi le tre lance sul lato che guardava il nemico, ma quelle sulla sinistra erano ancora in grado di stare a galla. Dewey ordinò a un gruppo di marinai rimasti incolumi di caricare i feriti più gravi a bordo della prima barca e di raggiungere a remi una delle loro navi più a valle.

Più tardi, ispezionò il carico dei feriti più lievi e di alcuni che non avevano riportato danni fisici. Era frustrato nel notare con quanta lentezza le lance tornavano verso la *Mississippi.* Gli uomini ai remi non erano affatto entusiasti di dover rifare il percorso a ritroso, una volta raggiunta la temporanea sicurezza delle altre navi. Vista l'impossibilità di accelerare le operazioni, Dewey lanciò una cima a bordo di una delle barche che stava per partire con un altro carico.

Per quanto Dewey fosse riluttante ad abbandonare la nave, la sua decisione si sarebbe rivelata saggia. Lui e Joseph Chase, il nostromo, dovettero usare le proprie pistole per convincere gli uomini a remare verso la *Mississippi* per un altro viaggio. Se Dewey non fosse balzato a bordo di una delle barche, nessuna di esse sarebbe tornata a salvare il resto dell'equipaggio.

Tornato in coperta, Dewey si avvicinò a Smith affrettandosi a motivare la sua temporanea assenza. Indicando le due lance vuote accanto alla nave, sottolineò il fatto che non si sarebbero trovate lì se non fosse stato per la propria fermezza e il proprio spirito d'iniziativa.

«Dobbiamo assicurarci che a bordo non resti nessuno ancora in vita», fu tutto ciò che disse Smith.

Quella che cominciò come una verifica necessaria, si trasformò ben presto in un orrendo incubo. Dewey scelse rapidamente cinque uomini che lo accompagnassero nell'ispezione della nave ormai fuori combattimento. Bisognava esaminare da vicino i corpi, in mezzo al buio e al fumo, per accer-

tarsi che in loro non fosse rimasta la minima scintilla di vita, altrimenti quei poveretti sarebbero rimasti a giacere là, senza potersi muovere, mentre le fiamme si facevano sempre più vicine.

Si spostarono lungo i ponti inferiori, gridando che rimaneva ormai poco tempo per abbandonare la nave. Fortunatamente, trovarono un giovane mozzo che respirava ancora, nonostante fosse sepolto sotto un cumulo di cadaveri martoriati dal fuoco delle granate. Una volta convintosi che a bordo non restavano che morti, Dewey ricevette da Smith l'ordine tassativo di accertarsi che la vecchia *Mississippi* fosse completamente distrutta prima che cadesse in mano ai confederati.

Raggiunta di corsa la propria cabina, Dewey strappò il materasso dalla branda e lo trascinò fino al quadrato ufficiali. Dopo averlo squarciato con la spada e avervi impilato sopra sedie e tavoli, gettò una vecchia lanterna a olio in cima al cumulo dando vita a una fiamma che si propagò quasi immediatamente con un ruggito. Solo allora lui e i pochi uomini rimasti sulla nave raggiunsero il comandante Smith a bordo dell'ultima lancia di salvataggio.

Si allontanarono dallo scafo a poppavia delle ruote, e subito furono risucchiati dalla forte corrente che li trascinò a valle. Mentre si giravano a guardare, videro un gigantesco torrente di fuoco erompere dall'osteriggio del quadrato ufficiali incendiato da Dewey. I fucili confederati presero di mira la barca, per fortuna senza colpirla. Alla vista della nave in fiamme, dall'intero promontorio che sovrastava il fiume si levò l'urlo di esultanza dei ribelli. La vittoria era loro.

La flotta di Farragut era arrivata a un passo dalla totale disfatta.

Mentre Smith, seduto a poppa della lancia, continuava a fumare il suo sigaro con aria indifferente, Dewey si mise alla barra del timone. Gli uomini remarono in mezzo alle granate fino a che non raggiunsero la sicurezza della malconcia *Richmond*, ancorata lungo il fiume fuori della portata dell'artiglieria confederata. Durante la fuga, Smith si era sfilato spada e pistole e le aveva gettate nel fiume.

«Perché lo ha fatto?» gli chiese Dewey.

«Non intendo consegnarle ai ribelli», fu l'arrogante risposta. Era una decisione affrettata, che Smith avrebbe finito per rimpiangere.

Quando gli uomini della *Mississippi* salirono a bordo della *Richmond*, si verificò un episodio divertente. Mentre Dewey era occupato ad appiccare il fuoco nel quadrato ufficiali della nave condannata, il guardiamarina Dean Batcheller aveva afferrato un cappotto di ordinanza appeso nella cabina

che divideva con il guardiamarina Francis Shepard. Il resto dell'equipaggio, inclusi Smith e Dewey, erano fuggiti con i soli indumenti che avevano addosso.

Una volta sulla *Richmond*, Batcheller sollevò orgogliosamente il cappotto. «Per lo meno, avrò qualcosa da indossare davanti alle signore di New Orleans.»

Il guardiamarina Shepard, suo compagno di cabina, si sporse a osservare il capo, quindi fissò Batcheller sogghignando. «Grazie mille, Batcheller, ma quello è il *mio* cappotto.»

E se lo riprese.

Dewey venne accolto da un caro amico conosciuto ai tempi dell'accademia navale di Annapolis, Winfield Scott Schley, destinato ad assumere il comando della flotta che avrebbe distrutto le navi spagnole al largo di Santiago di Cuba, più o meno nello stesso periodo in cui Dewey si distingueva nelle Filippine.

Tornando alla martoriata *Mississippi*, il fiume stava invadendo le condutture dell'acqua recise dagli addetti alla sala macchine prima di abbandonare la nave. Lo scafo si era incagliato con la prora lievemente sollevata; il peso dell'acqua che, entrando, confluiva verso poppa finì per alleggerirne la prora tanto da liberarla dalla secca. La corrente se ne impadronì facendola ruotare in modo che la prora, ora, era puntata verso valle. I cannoni di sinistra, caricati ma non utilizzati, si vennero quindi a trovare puntati contro i confederati. Non appena le fiamme ebbero raggiunto gli inneschi, una serie di bordate irregolari partì dalla nave come in un ultimo atto di sfida. Dewey descrisse solennemente l'evento parlando di «una nave condotta da uomini che, benché defunti, ancora facevano fuoco sul nemico».

Circondata da una cortina di fiamme che ruggivano attraverso lo scafo perforato, la *Mississippi* venne trascinata a valle da una corrente di quattro nodi. Al di sopra del frastuono delle armi, si levò d'un tratto il sibilo del vapore che fuoriusciva dalla valvola di sicurezza della nave. Aggredito il sartiame, le lingue di fuoco si levarono nel cielo notturno, proiettando un alone di luce tremolante color arancio che illuminava a giorno entrambe le rive. Simile a una piramide galleggiante in preda alle fiamme, la *Mississippi* si era trasformata in una pira funebre per i morti che aveva a bordo. Fu uno spettacolo che né i nordisti né i ribelli che rimasero a guardarla transitare fiera nella notte avrebbero mai dimenticato. La sua fine sarebbe stata più tardi descritta come uno spettacolo grandioso.

Diversi rapporti redatti da entrambe le fazioni in lotta riportarono che la

fregata si era liberata dalla secca alle tre del mattino scivolando verso l'isola di Profit, e che il suo scafo fiammeggiante aveva illuminato il cielo fino alle cinque e mezzo, quando il fuoco, raggiunte le venti tonnellate di polvere da sparo stivate nel deposito munizioni, l'aveva fatta saltare in aria con una tremenda esplosione. Lo spostamento d'aria che ne derivò scosse la campagna circostante per chilometri e fece vibrare le navi nordiste da prora a poppa. E quella fu la fine della vecchia, coraggiosa nave a vapore.

In un certo senso, è giusto che il fiume dal quale aveva preso il nome sia diventato il suo drappo funebre.

Forse, fu proprio Dewey a renderle l'onore più grande quando, ritto sul ponte della *Richmond*, profondamente addolorato, un'espressione impietrita dipinta sul volto, rimase a guardarla morire mormorando: «Che magnifica uscita di scena!»

2
Nulla resta immutato
1989

Questo è particolarmente vero per i fiumi e le loro sponde. A parte il Colorado che scorre da migliaia di anni attraverso lo stesso letto nel Grand Canyon, la maggior parte dei fiumi, e il Mississippi in particolare, modificano il proprio corso giorno per giorno. Il battello fluviale *Sultana*, menzionato nel volume *Cacciatori del mare*, prese fuoco e affondò a pochi chilometri da Memphis nel 1865, causando la perdita di circa duemila vite umane. Le nostre ricerche col magnetometro indicano che i suoi resti si trovano a tre chilometri di distanza dall'attuale corso del fiume e a sei metri di profondità, in un campo di soia di un coltivatore dell'Arkansas.

Neppure il luogo dell'estremo riposo della vecchia, prode fregata *Mississippi*, quello in cui giace ignorata e dimenticata fin da quell'orrenda notte del 1863, si trova sotto l'attuale alveo del fiume. Nella zona in cui la nave fu vista per l'ultima volta, il fiume si è spostato di oltre un chilometro verso ovest, lasciando dietro di sé un'enorme palude.

Poiché per una nave come quella non mi sembrava adatto né ammissibile l'epitaffio «perduta nelle tenebre», appena terminato uno dei miei racconti sulle avventure di Dirk Pitt liberai la scrivania e avviai le ricerche preparatorie per la caccia alla *Mississippi*.

Affidandomi al ricercatore Bob Fleming di Washington, che provvide a spulciare gli archivi, ammucchiammo una montagna di materiale che poi

vagliammo fino a ridurre la pila di carta a un'altezza di venticinque centimetri. Quindi demmo inizio alle indagini per determinare con ragionevole approssimazione il sito in cui giaceva la nave. Uno dei primi punti che ci trovammo a dover prendere in considerazione fu l'eventualità che la *Mississippi* fosse già stata recuperata. Fortunatamente, una verifica presso gli archivi navali escluse che un tentativo del genere fosse stato effettuato. La certezza era in parte suffragata dall'esistenza di un rapporto secondo il quale la *Mississippi* risultava esplosa al centro del canale e colata a picco in un fondale fra i venticinque e i trenta metri, una profondità che avrebbe reso inattuabile un'operazione di recupero centoquarant'anni fa.

Poiché i rapporti più recenti non fornivano elementi per identificare la zona in cui la nave era stata incendiata e affondata, né le distanze fra tale zona ed eventuali punti di riferimento tuttora esistenti a terra, dovevo basare la mia ricerca sul fattore tempo. Sapendo che il fiume scorreva a una velocità di quattro nodi, nonostante la mia conoscenza pietosamente inadeguata della matematica, non mi ci volle molto a calcolare che la *Mississippi* doveva essere andata alla deriva per dieci o undici miglia prima di colare a picco.

Esistevano un paio di relazioni dei confederati che localizzavano il punto dell'esplosione nei pressi del relitto della corazzata *Arkansas*, incendiata dal proprio equipaggio pochi mesi prima. Ma noi avevamo ritrovato la corazzata otto anni prima sotto un argine, sedici miglia a sud di Port Hudson, oltre l'ansa lungo il tratto dritto verso Baton Rouge.

La distanza di dieci miglia era conforme a quanto risultava dai documenti dell'epoca disponibili. La biografia di Farragut scritta da Spears riportava che la nave era giunta ai piedi dell'isola di Profit quando il fuoco aveva raggiunto il deposito munizioni facendolo esplodere.

A.J.C. Kerr, un veterano confederato nativo di Corsicana, nel Texas, dichiarava nelle sue memorie che la *Mississippi* era saltata in aria dieci miglia sotto Port Hudson.

Anche il libro di bordo della *Richmond* riferiva che «la *Mississippi* andò alla deriva lungo il fiume ed esplose a dieci miglia dalla nostra poppa».

George S. Waterman raccontava che «la *Mississippi* stava andando alla deriva lievemente arretrata rispetto al resto della flotta, quando il fuoco raggiunse il suo deposito munizioni».

Infine, esiste uno schizzo del fiume e delle postazioni armate di Port Hudson con un'annotazione di William Waud, un artista specializzato in scene di guerra che si trovava a bordo della *Richmond*: «Aria densa di fu-

mo. La *Mississippi* in fiamme, spinta dalla corrente, esplode vicino alla banchina di terra».

Quest'ultimo era un buon punto di riferimento, a parte il fatto che c'erano almeno sei banchine lungo quel tratto di fiume, nel 1863. A confondere ulteriormente le acque, Waud non disse mai che cosa intendeva con «banchina di terra». La più vicina al sito designato era quella a nord di Springfield Landing. Inoltre, sulla vecchia carta erano marcati due relitti dell'epoca, uno sopra l'altro, sotto l'ansa del fiume lungo la riva occidentale. Durante il secolo trascorso, l'avanzare della palude li aveva ricoperti e i resti si trovavano ora a quasi un chilometro dall'alveo attuale del fiume. Dal momento che si trattava di navi anonime con tutta l'aria di essersi a suo tempo arenate, scartammo la possibilità che una delle due fosse la *Mississippi.* Per di più, se una fosse stata effettivamente la fregata nordista, era probabile che chi aveva disegnato la carta l'avrebbe contrassegnata come tale.

A quel punto, ci dedicammo all'importante compito di sovrapporre una carta aggiornata riportante il corso attuale del fiume a una carta del 1868. Fu subito evidente che il punto approssimativo da noi calcolato quale tomba della *Mississippi* si trovava ora quattrocento metri a ovest, in una vasta palude chiamata Solitude Point.

Springfield Bend, così era denominato il tratto di fiume circostante il punto che ci interessava, si era insabbiato verso est. Era incoraggiante, ma sentivamo che le speranze erano ancora piuttosto flebili.

Avendo stabilito di non poter fare di più, decidemmo che era giunta l'ora di raccogliere i nostri strumenti e raggiungere la Louisiana per dare inizio alle ricerche.

Nel maggio 1989, non appena arrivati a destinazione, Craig Dirgo e io ci accordammo con l'ufficio dello sceriffo della parrocchia di West Baton Rouge per prendere ancora una volta in prestito la loro piccola ma fantastica barca in alluminio per un'ispezione lungo il fiume. Accompagnati da un agente e da suo genero, mettemmo in acqua la barca in una giornata umida e caldissima, sotto un cielo privo di nuvole. Contando sul sonar a scandaglio laterale EG&G della NUMA e sul gradiometro Schonstedt per localizzare un obiettivo promettente, partimmo sperando per il meglio e aspettandoci il peggio, pronti ad accontentarci di qualunque via di mezzo.

Iniziammo a scandagliare il fiume tredici miglia sotto Port Hudson per risalire verso nord oltre l'isola di Profit, cambiata pochissimo durante il secolo trascorso, entro sei miglia dal punto in cui la nostra nave si era inca-

gliata per poi andare alla deriva. Mi era stato detto che il Genio militare, ispezionando la parte di fiume dove la *Mississippi* si era arenata, aveva registrato numerose anomalie rilevanti sul fondo, ma lo trovammo vuoto come il deserto californiano. Non scoprimmo nulla che potesse seppur lontanamente assomigliare a un relitto, né obiettivi che valesse la pena verificare. Una vecchia cartina datata intorno al 1880 riportava la presenza di un relitto contro la riva orientale, ma non ne trovammo traccia. Niente di che sorprendersi, dal momento che risulta sia stato probabilmente distrutto a colpi di draga parecchi anni fa.

Il caldo tropicale tipico del Sud, con l'aggiunta di un'umidità del cento per cento, quasi uccise Craig. Senza un alito di vento che asciugasse il sudore che ci sgorgava dai pori, il clima era opprimente in modo insopportabile. Molta gente pensa che, quando fa molto caldo, sull'acqua la temperatura sia più accettabile: questo non è necessariamente vero. A bordo di una barca di piccole dimensioni l'ombra scarseggia, e il surriscaldarsi dell'acqua può facilmente far salire il grado di umidità a livelli inaccettabili, sotto un cielo terso e senza nuvole.

Attraversare la palude di Solitude Point non è soltanto arduo, ma quasi impossibile. È praticamente impenetrabile a piedi, a guado, a nuoto, figurarsi con una moto d'acqua. Particolare interessante, sulla carta del 1836 non è riportata, poiché all'epoca non ne era stata ancora scoperta la presenza. Da allora vi erano state effettuate trivellazioni; numerose condutture si allungavano sulla sua superficie come le zampe di un ragno, tre delle quali finivano nel fiume in direzione nord.

Nell'impossibilità di controllare la zona da terra col magnetometro, mi rivolsi a Joe Phillips della World Geoscience, Inc. di Houston, in Texas, e presi accordi per un'indagine geofisica aeromagnetica dall'elicottero. Utilizzando un Bell 206 Ranger fornito di magnetometro SCINTREX a vapori di cesio, di un sistema di acquisizione digitale Picodaas e di un navigatore GPS, lanciarono la ricerca nell'agosto del 1999.

Coprendo una griglia con corsie ristrette a circa ventisette metri l'una a un'altitudine di meno di trenta metri, localizzarono senza fatica il campo petrolifero a ovest del sito che ci interessava. Tenendo ben presente l'aspetto che il corso del fiume aveva nel 1864, rilevarono facilmente le anomalie magnetiche create dalle due navi fluviali arenate più a sud. Poi, quasi esattamente nel punto del Mississippi in cui si era venuta a formare la sporgenza provocata dal sedimentarsi dei detriti, sul registratore del magnetometro comparve una grossa anomalia. Si trovava quasi esattamente al cen-

tro del vecchio alveo. Partendo dalla riva occidentale del fiume, l'obiettivo era milleduecento metri all'interno della palude. Determinarono altresì che si trovava molto vicino alla banchina di Springfield Landing, da tempo scomparsa, citata dall'artista della guerra civile Waud. Un'altra indicazione incoraggiante ci venne dal profilo computerizzato del fiume, nel quale si notava una vasta massa metallica che poteva comprendere cannoni, munizioni, ancore e tonnellate di materiale ferroso appartenente alla nostra nave.

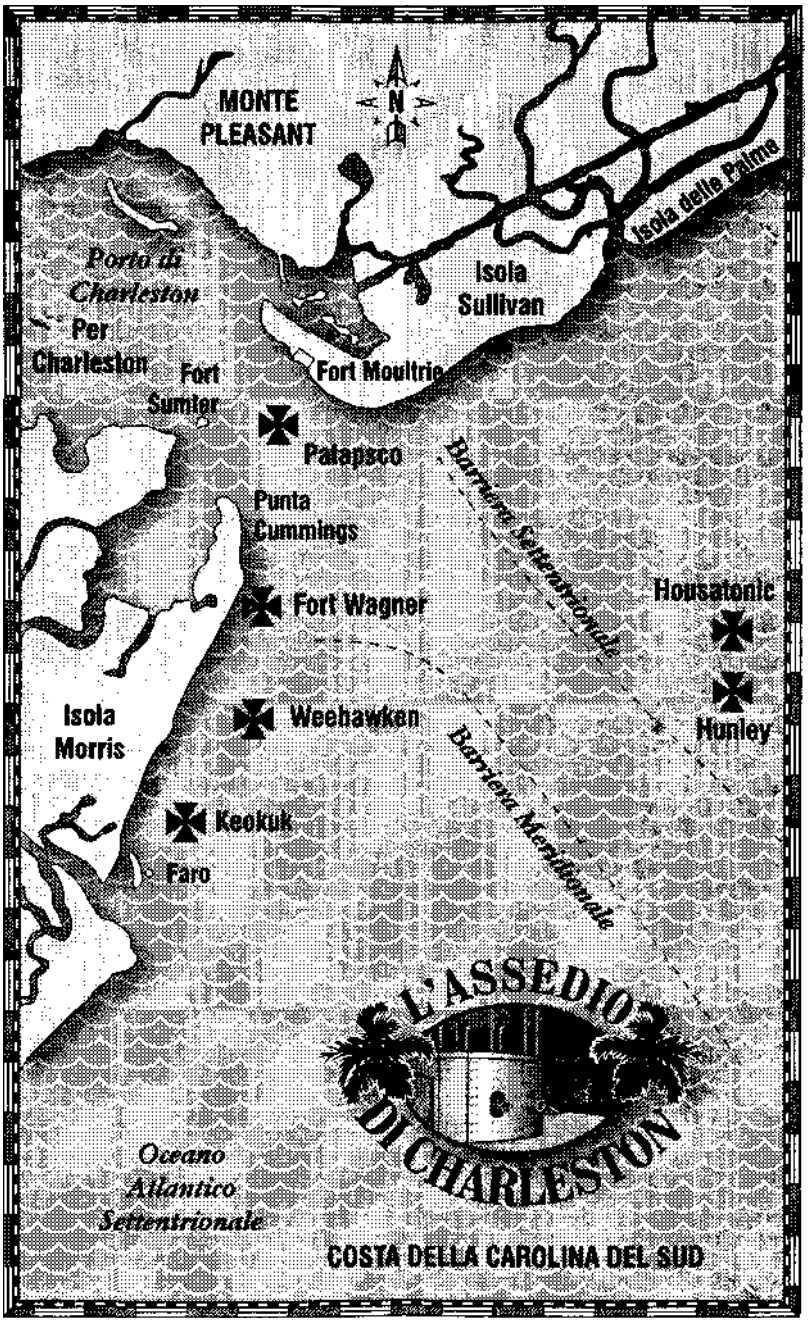
Si trattava davvero della *Mississippi*? Fino a che non avessimo messo le mani su un pezzo di nave, avremmo aspettato a stappare lo champagne.

Ci eravamo spinti il più in là possibile nella nostra ricerca. Riposti i sensori e imballato l'equipaggiamento, ci dirigemmo verso un ristorante *cajun.* Dopo aver fatto del nostro meglio, decidemmo di lasciare ai futuri archeologi, storici e cacciatori di relitti l'ingrato compito di sondare le profondità di quella ributtante palude.

Sarebbe stata un'impresa affascinante riportare alla luce la *Mississippi,* visto che non era stata ancora recuperata. Malgrado i danni arrecati dall'esplosione, doveva essere relativamente intatta. Sfortunatamente, uno scavo di venticinque metri nel bel mezzo di un acquitrino si sarebbe rivelato estremamente difficoltoso, se non impossibile.

A quanto pare, la *Mississippi* rimarrà sotto Solitude Point ancora a lungo, forse per l'eternità. Chissà che non sia la cosa migliore.

PARTE V
L'assedio di Charleston: la *Keokuk*, la *Weehawken* e la *Patapsco*



1
La culla della Secessione
1863-1865

Il contrammiraglio Samuel F. DuPont fissava un punto lontano davanti a sé. La prora della nave sulla quale alzava la sua insegna, la fregata *New Ironsides* dotata di armamento pesante, era puntata in direzione di Charleston. A dritta avevano l'isola Sullivan, a sinistra l'isola Morris e punta Cummings.

Esattamente di fronte c'era l'obiettivo di DuPont, Fort Sumter.

Massiccia fortezza di mattoni e cemento che si ergeva a una dozzina di

metri di altezza dall'acqua, Fort Sumter era situata su un isolotto al largo di Charleston, ed era stata una delle prime installazioni federali a cadere nelle mani dei confederati. Per i cittadini degli Stati Uniti rappresentava altresì la dimostrazione più evidente della sfida del Sud. I primi colpi della guerra fra gli Stati erano stati esplosi proprio lì.

DuPont volse il capo per lanciare un'occhiata alla sua flotta riunita.

Passò in rassegna con lo sguardo tutte le navi allineate da ovest a est: la *Keokuk*, la *Nahant*, la *Nantucket*, la *Catskill*, la sua *New Ironsides*, quindi la *Patapsco*, la *Montauk*, la *Passaic* e la *Weehawken*. La flotta formava un'armata impressionante, incaricata di un'ardua missione.

Le navi nordiste erano tutte corazzate - un'innovazione recente per l'antiquata marina dell'Unione - e dotate di propulsione a vapore, non più a vela. Malgrado tutta quella nuova tecnologia, però, il loro compito era vecchio quanto la guerra per mare: dirigere un fuoco concentrato di armi pesanti contro un bersaglio lontano.

Per ottenere lo scopo, DuPont aveva a disposizione la squadra più potente mai radunata.

Il comandante A.C. Rhind guardò attraverso l'oblò anteriore della *Keokuk*, l'ultima nave della lunga formazione e la più esterna sul lato ovest. La *Keokuk* era un'unità sperimentale messa a disposizione della marina nordista il 24 febbraio 1863.

La sua linea era molto diversa da quella delle altre sette corazzate di classe Passaic. In contrasto con la linea filante dei monitori, la *Keokuk* esibiva un ponte di coperta arrotondato a dorso di balena. A poppa e a prora c'erano due torri corazzate di forma semiconica, separate da un tozzo fumaiolo. A metà nave, accanto a un fumaiolo leggermente più alto, era appesa alle gru un'imbarcazione di legno. Sul ponte di poppa, da un'asta di legno, la bandiera Stelle e Strisce fluttuava al vento.

La nave aveva l'aspetto di un sigaro con un paio di ditali appoggiati sopra.

Lunga quarantotto metri e sessantun centimetri, larga undici metri, con un pescaggio di due metri e cinquantanove centimetri, la *Keokuk* era spinta da una coppia di eliche gemelle azionate da macchine a vapore che le assicuravano maggior velocità e manovrabilità rispetto ai monitori. Il suo armamento era composto da una coppia di massicci cannoni Dahlgren da 280 mm. I pezzi erano stati progettati in modo da poter ruotare e fare fuoco da tre diverse feritoie. Contrariamente ai monitori, non aveva torrette girevoli che le consentissero un maggior campo di fuoco. La sua corazza era

troppo leggera per i cannoni di Sumter, ma questo Rhind non lo sapeva ancora. La *Keokuk* aveva un equipaggio di novantadue uomini.

L'ufficiale di macchina N.W. Wheeler si avvicinò a Rhind. «Tutto in ordine», riferì in tono pacato.

«Seguiamo gli altri», ordinò Rhind al timoniere.

«Siamo quasi a tiro», gridò il capitano di vascello John Rodgers. «I ribelli dovrebbero farsi sentire da un momento all'altro.»

Rodgers era al comando della *Weehawken*, l'unità capofila in avvicinamento a Fort Sumter. Pur essendo orgoglioso della sua nave e dell'equipaggio, non poteva fare a meno di sentirsi in ansia. D'un tratto, vide uno sbuffo di fumo levarsi dal forte e una granata colpire l'acqua sei metri più avanti. La battaglia stava cominciando.

La *Weehawken* era lunga una settantina di metri e larga quattordici, con due torri d'artiglieria in grado di picchiare duro. Una era un cannone standard ad anima liscia da 280 mm; la seconda, un 42 libbre Dahlgren da 381 mm, poteva sparare una granata da 180 chili a oltre un chilometro e mezzo di distanza. A prora, la nave spingeva una zattera destinata a far saltare le mine confederate.

Agli occhi di chi si trovava all'interno del forte a pianta pentagonale, la fila di navi da guerra in avvicinamento appariva come una fluttuante scia di morte. L'ufficiale in comando di Fort Sumter, il maggiore Stephen Elliott Jr, confidava nella propria capacità di respingere l'attacco. Lo spettacolo che aveva di fronte, tuttavia, era tale da fargli sorgere qualche dubbio. Costruito su un isolotto artificiale poco distante da Charleston, Sumter era una vera fortezza. Le fondamenta del forte erano state edificate con massi di roccia provenienti dalle cave del Nord. Le pareti erano di mattoni pieni, rinforzate con uno strato di cemento fino a un'altezza di diciotto metri circa. Lo spessore dei muri andava da un massimo di tre metri e sessanta a un minimo di due metri e mezzo. I cannoni erano piazzati in casematte erette alla sommità di un paio di piattaforme; quella superiore era scoperta, mentre quella inferiore aveva feritoie rinforzate che offrivano riparo alle bocche da fuoco.

A bordo della *Patapsco*, in quarta posizione nella linea nordista, gli uomini cominciavano già ad avere la vista annebbiata dal fumo. Agli occhi di un profano, la *Patapsco* e la *Weehawken* potevano sembrare simili, a parte

il colore: la vernice della *Weehawken* era grigio piombo, quella della *Patapsco* di un nero classico. La *Patapsco*, però, celava a bordo una sorpresa. Era anch'essa dotata del massiccio Dahlgren da 381 mm, ma il cannone ad anima liscia da 280 mm era stato sostituito da un Parrot da 50 libbre rigato capace di sparare a oltre un chilometro e mezzo di distanza con buona precisione.

Lentamente, come un vecchio che gira la testa con cautela, la torretta della *Patapsco* fu brandeggiata. Poi, il Parrot cominciò a cantare.

Il maggiore Elliott si trovava in cima alla piattaforma superiore di Fort Sumter, quando udì l'acuto sibilo di una granata. Il colpo s'infranse contro la base del forte, sollevando una pioggia di schegge di mattone. Elliott si sentì pungere le guance come per il morso di tante piccole formiche. Accingendosi a pulire le lenti del binocolo, ordinò di rispondere al fuoco.

Erano le 2.41 del pomeriggio, una decina di minuti dopo l'esplosione del primo colpo da Fort Sumter. A bordo della *New Ironsides*, DuPont contemplava lo sgretolarsi dei suoi piani elaborati con tanta cura. La linea delle navi nordiste si stava scompaginando, senza mantenere la formazione. Scrutando di fronte a sé in mezzo al fumo, ebbe l'impressione che la *Weehawken* stesse perdendo velocità.

A poco più di settecento metri da Fort Sumter, la *New Ironsides* si trovava sotto tiro sia delle artiglierie di Fort Moultrie a nord, sia di quelle di Sumter che aveva di fronte. Dalle postazioni confederate si levò una raffica di colpi. DuPont venne scaraventato contro il tavolato del ponte, mentre la nave veniva centrata dalla quarta delle novantatré granate che l'avrebbero martoriata nelle tre ore successive.

Rialzatosi, DuPont puntò il binocolo sulla *Weehawken.*

Il comandante Rodgers aveva sentito quella che riteneva fosse una mina esplodere sotto il suo scafo. Le mine subacquee, conosciute col nome di torpedini, spaventavano gli equipaggi delle navi nordiste più dei cannoni di Sumter e di Moultrie. I forti e le loro artiglierie si potevano vedere; le torpedini, invece, erano come subdoli assassini appostati in attesa del primo sprovveduto di passaggio.

«Indietro tutta», gridò Rodgers alla sala macchine attraverso il tubo portavoce.

La *Passaic*, seconda della fila, rallentò. La formazione nordista stava cominciando a sfaldarsi.

Sull'isola Sullivan, gli artiglieri confederati delle batterie Bee e Beauregard si unirono al fuoco proveniente dai bastioni di Fort Moultrie. Sulla riva di fronte, i soldati di Fort Sumter sparavano parecchie granate al minuto caricando i pezzi e dando fuoco alle micce con ritmo incessante e ben coordinato. Dalle piattaforme di tiro si alzava una cortina di fumo che il vento trasportava fin oltre la flotta nordista, mentre dal cielo cadeva una pioggia di piombo.

«Abbiamo qualche problema nel controllo del timone, signore», comunicò a DuPont il timoniere della *New Ironsides.*

DuPont sapeva che la nave, progettata e costruita in fretta e furia dai nordisti ansiosi di contrastare la minaccia delle corazzate confederate, era poco maneggevole. A differenza dei monitori, era stata disegnata prendendo come base lo scafo affidabile e ben collaudato di navi a vela e a vapore; l'ibrido derivato dal connubio fra vapore, vele e corazza non aveva mai realmente funzionato in modo efficiente.

«Siamo stati colpiti ben quaranta volte», sottolineò. «Non dubito affatto che ci sia qualche problema.»

«Ho il timore di finire addosso a uno dei monitori», ribatté il timoniere.

DuPont si rivolse all'addetto alle segnalazioni. «Segnala di non tener conto dei movimenti della nave ammiraglia.» Poi, mentre il marinaio si allontanava di corsa, DuPont tornò a girarsi verso il timoniere. «Portaci fuori», mormorò. «Possa essere dannato se affonderò uno dei miei.»

Dall'ultima posizione alla prima: mentre la formazione si disuniva, la *Keokuk* si era temerariamente portata in testa alla colonna di navi. Avrebbe pagato un duro prezzo per il suo coraggio.

«Signore», gridò l'addetto alle segnalazioni della *Keokuk*, «la *New Ironsides* ci chiede di non seguirla.»

Il comandante Rhind annuì con aria assente. Aveva cose più importanti cui badare. Negli ultimi trenta minuti, la sua nave aveva incassato ottantasette colpi. La corazza era stata perforata in diciannove punti, sopra e sotto la linea di galleggiamento. Le torri dei cannoni e il fumaiolo erano crivellati di fori attraverso i quali filtrava la luce del giorno morente, e il cannone di prua era stato messo fuori combattimento ancor prima di riuscire a sparare un colpo.

Il cannone di poppa, invece, era riuscito a far partire cinque colpi prima di essere messo a sua volta fuori uso. Rhind era al comando di una nave ormai priva di qualunque difesa. E fu a quel punto che le macchine si fermarono.

La *Weehawken* era stata colpita una cinquantina di volte dalle artiglierie confederate. Una palla di cannone aveva schiacciato la torretta, rendendo inutilizzabile il cannone. Il timoniere fece indietreggiare la nave, quindi accostò a sinistra per ritirarsi; i meccanici, intanto, corsero verso la torretta e, dopo grandi sforzi, riuscirono a farla ruotare. La *Weehawken* abbandonò la battaglia con la pericolosa zattera paramine, che venne poi lasciata andare alla deriva.

La *Patapsco*, intanto, stava prendendo una solenne batosta. Mentre le artiglierie di Fort Moultrie martellavano il suo fianco destro, il timoniere faceva del suo meglio per posizionare la corazzata in modo che i cannoni non riuscissero a prenderla sotto il tiro, ma non riusciva a vedere quasi nulla per via del fumo, e c'erano navi nordiste ovunque. Con la formazione di attacco ormai scompigliata e oltre il cinquanta per cento delle corazzate nordiste in ritirata, dall'oblò non si distingueva altro che il caos tipico di un'azione fallita.

Masse di fumo rotolavano sulla superficie del mare, pennacchi di spuma schizzavano per aria simili a fontane zampillanti, sollevati dai colpi a vuoto che finivano in acqua. Le poche corazzate nordiste ancora in azione cercavano di rispondere al fuoco proveniente dai forti, senza altro risultato che aggiungere frastuono alla confusione generale. Al sibilo delle granate che volavano in entrambe le direzioni, si sommava il fragore delle macchine a vapore, delle caldaie, delle catene. Non c'era mai silenzio, a bordo di una corazzata. Ogni minimo suono si ripercuoteva contro gli scafi di metallo, echeggiando come i cancelli dell'inferno. Ogni volta che lo scafo o il ponte corazzato venivano colpiti da una granata confederata, per l'equipaggio era come avere la testa infilata in una campana mentre sta suonando.

Oltre al continuo fracasso, c'era il caldo incessante. Anche quando la temperatura esterna era mite, durante i combattimenti tutti i boccaporti venivano chiusi e bloccati. Senza la possibilità di lasciar entrare il minimo alito di vento, l'aria all'interno si surriscaldava rapidamente.

E poi, c'erano gli odori. Puzza di polvere da sparo, di ferro, di metallo fuso, di olio. Di vernice e di ovatta da imbottitura. Odore di cibo proveniente dalla cucina di bordo, puzzo di latrina, di corpi non lavati, di paura. Una cacofonia di visioni e di suoni, un sovraccarico sensoriale sia per il comandante sia per i suoi uomini.

Il timoniere accostò allontanandosi dalla linea di fila con la *Patapsco* ammaccata e inutilizzabile.

Sul ponte della *New Ironsides*, il contrammiraglio DuPont si stava rendendo conto che la situazione era ormai disperata. La battaglia infuriava da tre ore, e la flotta nordista non era riuscita a concludere granché. La *Keokuk* era malconcia e avanzava a stento. La *Weehawken* e la *Patapsco* erano state centrate più volte.

I monitori nordisti *Nehant*, *Nantucket*, *Montauk*, *Passaic* e *Catskill* avevano tutti ricevuto numerosi colpi. La flotta di DuPont era in completo disordine e le cose stavano peggiorando di minuto in minuto.

DuPont diede l'ordine di ritirarsi.

La flotta nordista si allontanò così com'era arrivata, dirigendosi a sud verso il passaggio al largo dell'isola Morris. Lo spettacolo, tuttavia, era ben diverso rispetto a quando avevano fatto rotta a nord per attaccare i ribelli. I monitori erano coperti di chiazze nei punti in cui la vernice si era staccata, e le piastre di corazza erano ammaccate come una lattina colpita ripetutamente con una mazza da golf. Dai fumaioli si levavano scie di fumo incerte, mentre i macchinisti lottavano per mantenere in funzione le malconce caldaie. Due dei sette monitori stavano imbarcando acqua. Per il momento, le pompe riuscivano a scaricare fuori bordo il liquido che penetrava negli scafi attraverso le falle, ma il peso dell'acqua prima dell'aspirazione provocava a entrambi un lieve sbandamento. La squadra scivolò oltre l'isola Morris con l'aria abbattuta di un pugile che abbia appena perso un incontro. In seguito si sarebbe appreso che la flotta aveva incassato un totale di 493 colpi.

La potente forza navale dell'Unione era stata battuta peggio di un mulo. La *Keokuk* era passata da ultima a prima della fila, per poi tornare ultima.

Attraverso il portello, il comandante Rhind s'infilò in una delle torrette. Poteva usare un braccio solo: l'altro era crivellato da schegge di legno che gli erano penetrate per parecchi centimetri nella carne.

La corazza sperimentale della *Keokuk* si era rivelata un fallimento. Era stato previsto l'impiego di tavole in legno alternate a fasce metalliche, ma il miscuglio di elementi mal assortiti non aveva fornito una protezione adeguata. La verità era che la progettata corazza era efficace quanto un giubbotto antiproiettile privo di rinforzi sui fianchi. Se una palla di cannone colpiva le fasce metalliche, veniva sbalzata via, ma che succedeva alle sezioni in legno, pochi centimetri più in là? In genere esplodevano in un diluvio di schegge. Il braccio di Rhind ne era la prova.

Girando lo sguardo da prora a poppa, il comandante valutò i danni subiti dalla *Keokuk*.

La torretta di prora era ridotta male: sembrava che un gigante l'avesse percossa con un martello da fabbro. I serventi erano tutti feriti. La torretta di poppa, quella nella quale si trovava Rhind, non era combinata molto meglio. Il cannone era stato messo fuori uso dopo aver sparato cinque colpi, ma l'equipaggio se l'era cavata più a buon mercato. Solo la metà o poco più era rimasta ferita.

Tra le due torri, c'era ciò che restava del fumaiolo.

Il fumaiolo era crivellato da tanti fori che sembrava un pezzo di lamiera colpito da una raffica di mitragliatrice. Il fumo saliva lungo il tubo fino a che trovava un buco, dal quale sbuffava all'esterno formando anelli simili a quelli che escono dalle labbra di un esperto fumatore.

Mentre Rhind osservava quel disastro, un'ondata fece rollare la *Keokuk.* Immediatamente, un pezzo del cappuccio ornamentale del fumaiolo si staccò e cadde sul ponte prima di essere spazzato fuori bordo dall'acqua.

La nave di Rhind stava andando a pezzi.

Nella corazza della *Keokuk* erano penetrate diciannove granate, parecchie delle quali sotto la linea di galleggiamento. Il comandante sapeva che l'equipaggio della sala macchine stava lavorando duramente al solo scopo di non lasciare affondare la nave. Trentadue dei suoi uomini erano feriti, ma grazie a Dio non c'erano stati morti.

Spalancato il portello, tornò in coperta. La *Keokuk* era ormai uscita dalla portata di tiro delle artiglierie confederate; l'equipaggio si stava concentrando sul compito di rimanere a galla.

Trentadue feriti, ma nessun morto. Di lì a poco un decesso si sarebbe verificato, però sarebbe stato quello della *Keokuk.* Mentre il sole calava a occidente, la nave a forma di sigaro annaspava verso il suo punto di ancoraggio, al largo dell'isola Morris. Il comandante Rhind non si faceva illusioni sull'esito del combattimento. Lui e il resto della flotta nordista erano stati selvaggiamente battuti, e la sua nave aveva subito il peggio. Raggiunta la stiva, chiamò il macchinista Wheeler, impegnato a sovrintendere alla chiusura di una falla verso prora.

«È molto grave?» s'informò.

Bagnato fradicio e coperto di grasso, Wheeler si avvicinò pulendosi le mani in uno straccio lurido. «Brutto affare, comandante», rispose. «Ho contato diciannove fori nello scafo, e più della metà si trovano al di sotto della linea di galleggiamento. Le pompe ce la fanno, ma a malapena. Le macchine continuano a fermarsi e la torretta di prora è fuori uso. A peggiorare le cose, metà dei miei uomini è ferita, perciò in sala macchine faccia-

mo fatica a star dietro a tutti i problemi che stanno saltando fuori.»

«Manderò qualche artigliere e qualche mozzo a darvi una mano», propose il comandante.

In quell'istante, la *Keokuk* rollò sopra un'onda e lo scafo si flesse. Un bullone che fissava il tavolato alle ordinate schizzò da una parte all'altra della stiva come un proiettile deflagrante e andò a piantarsi nella parete opposta.

«Bisognerebbe ancorarsi alla svelta», gridò Wheeler, mentre correva a verificare il danno.

Un'ora più tardi, a quattro miglia da Fort Sumter e due al largo dell'isola Morris, Rhind ordinò di gettare l'ancora. I coraggiosi macchinisti fecero del loro meglio, ma la breve esistenza della *Keokuk* era ormai giunta alla fine. Durante la nottata il tempo rimase buono, il mare calmo. Per un po' sembrò persino che Wheeler e i suoi uomini avessero qualche possibilità di salvare la nave ormai allo stremo.

Il destino, tuttavia, aveva altri progetti. Il vento si levò alle cinque del mattino seguente. Nulla che potesse impensierire una nave in buone condizioni, ma la *Keokuk* era ben lungi dall'essere in forma. Mentre lo scafo si fletteva, le imbottiture di ovatta che gli uomini di Wheeler avevano infilato fra le tavole del fasciame si saturarono d'acqua, quindi scivolarono via. La nave prese a sprofondare sempre più.

Rhind reagì ordinando di abbattere una parte delle torrette e del fumaiolo danneggiati, ma l'intervento non bastò a impedire l'inevitabile. Era una battaglia che non potevano vincere.

Il sole si levò su quell'8 aprile portando con sé venti sempre più forti.

Wheeler si arrampicò sulla scaletta fino in coperta. Bagnato dalla cintola ai piedi, non dormiva da ventiquattr'ore e aveva il volto segnato dallo sfinimento. «Signore», esordì, facendo il saluto militare al comandante, «l'acqua sta salendo troppo in fretta; non riusciamo più a gestire la situazione.»

Rhind indicò un terzetto di rimorchiatori in avvicinamento.

«I soccorsi sono qui; limitatevi a tenerla a galla fino a che non avremo scaricato i feriti.»

«Sarà un onore, signore», replicò Wheeler, avviandosi verso la scaletta, «ma credo ci rimangano una ventina di minuti o poco più.»

Erano le 7.20 del mattino quando Rhind e Wheeler abbandonarono il ponte della *Keokuk*. Il rimorchiatore si era appena allontanato, quando la corazzata venne colta dai primi spasmi della morte. Dapprima s'inclinò a

prora, lasciando che le onde sospinte dal vento penetrassero attraverso l'occhio di cubìa; quindi prese a vibrare violentemente, mentre l'immenso peso dell'acqua si depositava nella stiva inferiore facendo saltare le tavole già instabili. Nell'istante in cui l'acqua ebbe colmato la stiva, la *Keokuk* eruttò una nube di polvere di carbone; sembrava l'ultimo respiro di un fumatore malato.

Poi, finalmente, si adagiò sul fondo in quattro metri e mezzo di acqua.

Il suo fumaiolo ammaccato era parzialmente visibile. La *Keokuk* era vissuta in tutto sei settimane.

Philo T. Hackett sputò una boccata di tabacco su un formicaio vicino e rimase a osservare i minuscoli insetti che si dibattevano nel tentativo di liberarsi dalla vischiosa poltiglia. A quattordici anni, era troppo giovane per masticare tabacco, ma lo era anche per nascondersi sull'isola Morris sotto un'improvvisata tettoia di rami e cespugli. Hackett era acquattato lì dalla sera precedente. Dapprima aveva assistito alla battaglia, quindi era rimasto a contemplare la corazzata nordista che lottava per restare a galla prima di soccombere.

Il padre di Hackett era di stanza a Fort Sumter, mentre la madre era a casa, preoccupata a morte per l'assenza del figlio. Abbandonato il rifugio di fortuna, Hackett si diresse verso la barca a remi che aveva nascosto lungo il lato sottovento dell'isola.

Quindi prese ad avanzare silenziosamente sull'acqua a forza di remi per andare a fare rapporto al generale Beauregard.

«Voglio quei cannoni», dichiarò Beauregard.

Adolphus La Coste annuì.

La Coste era un ingegnere civile. In una guerra in cui tutti erano stati richiamati, tuttavia, non sarebbe stato certo lui a sottrarsi alle proprie responsabilità. Osservò il vecchio battello faro ancorato alla banchina di Charleston. «Credo si possa fare, signore», replicò, «ma non sarà un'impresa scevra da pericoli. Dovremo agire proprio sotto il naso degli yankee.»

«Quanto ci vorrà, Adolphus?»

«Con un'assistenza adeguata, un paio di settimane.»

«Qualunque cosa ti serva, chiedila», borbottò Beauregard, allontanandosi. «Voglio quei cannoni.»

Equipaggiare il battello faro con l'attrezzatura e il paranco richiese una

settimana. Fedele alla parola data, Beauregard aveva procurato a La Coste tutto ciò di cui aveva bisogno. Il paranco era nuovo di zecca, le cime mai usate prima. Una mezza dozzina di sommozzatori sedeva sul ponte in mezzo a una pila di seghe, piedi di porco e leve oliati di fresco. Ora era giunto il momento di fare l'impossibile.

La visibilità era praticamente nulla a causa della pioggia battente.

Il sommozzatore Angus Smith si arrampicò lungo una scala biscaglina, una scaletta volante di corda, fino al ponte del battello faro. Aveva i guanti di pelle a brandelli e le mani coperte di tagli, ma avvertiva a malapena il dolore: il freddo immagazzinato restando immerso nell'acqua gelida gli era penetrato fino al midollo. Nelle ultime sette notti, Smith e gli altri sommozzatori erano usciti in mare a bordo di piccole barche a remi per effettuare un intervento sul fondo. Per evitare di essere visti, lavoravano al buio; per non essere uditi, stavano attenti a non urtare oggetti metallici con gli attrezzi. Prima dell'alba, si ritiravano; ogni sera, tornavano sul posto. Quattro giorni dopo l'inizio dell'operazione, avevano riferito a La Coste che i cannoni erano stati liberati dagli affusti e le aperture nelle torrette allargate. Quella notte, era la prima volta che il battello faro modificato si recava sul sito.

«Stiamo procedendo a tentoni, signore», dichiarò Smith. «È buio come la notte, là sotto, ma credo di aver sistemato tutto secondo gli ordini.»

La Coste annuì prima di entrare nella timoniera dove, avvicinatosi all'unica candela accesa, lanciò un'occhiata all'orologio da tasca. Erano quasi le quattro del mattino. Incocciare i cavi aveva richiesto più tempo del previsto. Mancava poco all'alba, e nell'istante in cui gli yankee avessero avvistato il battello faro che stazionava sopra la *Keokuk*, sarebbero arrivati di corsa. Si affrettò a uscire in coperta. «I tuoi sommozzatori sono tutti usciti dall'acqua, Smith?»

L'interpellato fece una rapida conta degli uomini presenti sul ponte. Quattro stavano dormendo con l'attrezzatura da immersione ancora addosso; uno si era spogliato e, in mutandoni, stava pisciando oltre il parapetto dal lato sottovento. «Sono tutti a bordo, signore.»

«Azionare l'argano», ordinò La Coste.

Quattro marinai confederati presero a girare in tondo, le mani strette intorno ai bracci di legno dello strumento. Lentamente, le spesse cime si tesero fino a che le oltre sette tonnellate della prima bocca da fuoco rimasero appese soltanto a cavi d'acciaio, cime e catene.

Il cannone si sollevò pian piano nell'acqua. Centimetro dopo centimetro.

La Coste non staccava lo sguardo dall'albero di carico a prora. Il legno emise uno scricchiolio di protesta per la frizione dei giunti, ma tenne egregiamente. «Ungi anche i passascotte», bisbigliò a un marinaio che stava spalmando grasso animale sulle cime. Il ponte del battello faro oscillò sotto l'immane peso che si spostava, facendo barcollare il comandante. Intanto, quasi impercettibilmente, il cannone saliva verso la superficie.

Asciugandosi la barba, La Coste sbirciò nelle profondità che custodivano il cadavere della *Keokuk.*

E d'un tratto lo vide: il bordo più esterno della canna del cannone.

«Più forte, ragazzi», esclamò a voce un po' troppo alta.

Il cannone si era sollevato fin quasi alla sommità della torretta, ancora pochi centimetri e il campo sarebbe stato sgombro. Poi, di colpo, si bloccò.

«L'argano è al massimo, signor La Coste», sussurrò uno dei marinai. «Non riusciamo a procedere.»

A pochi centimetri dal recupero, lontani chilometri dal successo. E il cielo stava cominciando a schiarire.

«Dannazione», imprecò La Coste. Di lì a poco chiunque avrebbe potuto notare la loro presenza. Una volta avvistati, l'operazione poteva considerarsi definitivamente chiusa. «Bisogna spostare tutto il peso possibile a poppa. Così facendo, la prora dovrebbe sollevarsi quel tanto che basta per risolvere la situazione.»

Effettivamente la prora emerse un poco, ma non abbastanza. La bocca da fuoco penzolante rimaneva ostinatamente aggrappata al relitto. La Coste volse lo sguardo verso est: la luce continuava ad aumentare. Qualche altro minuto e sarebbe stato costretto a rinunciare alla missione per evitare di essere scoperto. A un pelo dalla vittoria.

Poi, il mare venne in loro aiuto.

Probabilmente, centinaia di miglia più al largo doveva esserci una burrasca in corso, o forse la terra aveva tremato da qualche parte. In ogni caso, una grossa onda arrivò dal nulla e avanzò rotolando sulla placida superficie del mare, simile a un lenzuolo che si gonfia quando lo si solleva.

Quando finì nel cavo che precedeva l'ondata, il battello si abbassò bruscamente. Poi, di colpo, lo scafo venne proiettato in alto e il cannone, finalmente libero, rimase a ondeggiare attaccato alla cima.

«Ce la fai a manovrare col cannone che appesantisce la prora?» chiese La Coste al comandante.

«Per lo meno ci proverò, questo è certo», fu la risposta.

Tre giorni dopo, nottetempo, tornarono a ripescare il secondo cannone.

Fu solo molto più tardi che i nordisti scoprirono come la *Keokuk* fosse stata saccheggiata.

Qualche mese dopo la sconfitta di Fort Sumter, il capitano di vascello Rodgers stava dormendo nella sua cabina a bordo del *Weehawken.* Gli era stato assegnato un nuovo incarico un po' più a sud, e la corazzata si trovava all'ancora nello stretto di Wassaw, al largo della Georgia. La *Nehant*, un altro monitore nordista, era ferma a cinque chilometri e mezzo di distanza. Faceva caldo: la temperatura era sui ventinove gradi, l'aria immobile. Ciuffi di muschio spagnolo pendevano dagli alberi vicini; il gracidio di migliaia di rane riempiva l'aria. Le navi nordiste erano in attesa d'intercettare il nuovissimo ariete in dotazione ai confederati.

Il timoniere della corazzata confederata *Atlanta* avanzava a stento lungo il fiume Savannah. Il varco era stretto e, per evitare di essere avvistati, gli era stato ordinato di viaggiare a luci spente. L'*Atlanta* era un mezzo goffo, dotato di scarsa potenza e un pescaggio eccessivo, tutti elementi che lo rendevano difficile da manovrare. Risultato di una trasformazione del veloce violatore di blocco *Fingal*, l'*Atlanta* era stata corazzata, e la sua prora dotata di uno sperone in ghisa. La sua potenza di fuoco consisteva in quattro cannoni rigati Brooke, e una micidiale torpedine montata su una stanga che si protendeva oltre lo sperone. Lentamente, la nave avanzava seguendo la corrente.

A bordo, il marinaio Jesse Merrill era di guardia. Anche nell'oscurità, riusciva a distinguere la differenza di colore dell'acqua a poppa. L'*Atlanta* stava strisciando di chiglia, e sollevava la fanghiglia del fiume. In pratica, arava il fondale.

Lo sguardo puntato davanti a sé, Merrill cercava di vedere attraverso la foschia che avvolgeva il Savannah. Gli parve di scorgere la sagoma di un'altra nave; stava sforzandosi di mettere a fuoco la visione, quando l'*Atlanta* si incagliò e il marinaio venne proiettato in avanti.

«Indietro tutta», udì bisbigliare il timoniere.

Facendo ruotare l'elica nella mota, la grossa corazzata lottò per liberarsi e, dopo avere rollato avanti e indietro per qualche minuto, riuscì nell'impresa.

A meno di duecento metri di distanza, la *Weehawken* era la più vicina all'ariete confederato. Il marinaio di vedetta lottava per rimanere sveglio, ma stava perdendo la sua battaglia. Continuamente, mentre sbirciava a monte

del fiume attraverso il portello, la testa gli cadeva sul petto e il sonno prendeva il sopravvento.

Faceva caldo, non spirava un alito di vento. La testa dell'uomo sobbalzò ancora una volta.

Dopo essere indietreggiata per disincagliarsi, l'*Atlanta* aveva ripreso a discendere il fiume. Jesse Merrill continuava a scrutare davanti a sé. Eccola di nuovo. Bassa sull'acqua, di colore scuro, avrebbe potuto mancarla se non fosse stato per la sagoma arrotondata della torre del cannone.

Abbandonata la postazione, corse ad avvertire il comandante.

«Avanti piano», ordinò questi al timoniere. «La vedetta crede di avere avvistato una corazzata yankee.»

Pochi istanti più tardi, l'*Atlanta* si era di nuovo arenata.

La prima luce filtrò dall'oblò e colpì gli occhi della vedetta come una sciabolata. Scuotendo la testa, l'uomo si asciugò la saliva dai baffi e prese a scrutare la superficie del fiume. A meno di duecento metri di distanza, simile a un fantasma, vide delinearsi la sagoma dell'*Atlanta.* La vedetta rimase a fissarla per un attimo, poi si affrettò a dare l'allarme.

Continuò a suonare la campana per tre minuti buoni.

A quel suono, il comandante Rodgers scivolò fuori della branda e, ancora in pigiama, corse alla timoniera.

Il suo secondo, il tenente di vascello Pyle, era già al suo posto. «Non si è mossa, signore.»

Rodgers scrutò l'acqua con il binocolo. «L'equipaggio sta correndo avanti e indietro in coperta», commentò. «Se dovessi fare un'ipotesi, direi che si è incagliata.»

«Mi sono preso la libertà di inviare un segnale alla *Nehant*», annunciò Pyle, «per ordinare alla sala macchine di portare il vapore al massimo.»

«Prora dritta su di lei», ordinò il comandante.

«Cannoni pronti al fuoco» gridò Pyle.

«Aprire il fuoco.»

Mancarla sarebbe stato impossibile. La prima bordata del cannone da 381 mm della *Weehawken* raggiunse il bersaglio e tagliò in due la casamatta dell'*Atlanta* con la stessa facilità con cui il colpo d'ascia di un pompiere abbatte una porta sottile. E la corazzata ribelle era impossibilitata a rispondere al fuoco. Nell'insabbiarsi si era inclinata, e anche con i cannoni abbassati al massimo le sue granate finivano oltre le cime degli alberi lungo la riva. La seconda bordata della *Weehawken* andò a schiantarsi contro un

metro quadrato di corazza dell'*Atlanta* facendo perdere l'equilibrio agli uomini addetti ai pezzi.

La terza spazzò via il tetto della timoniera. Non ci fu bisogno di altro. Ammainata la bandiera, il comandante si arrese.

In seguito, *l'Atlanta* venne trasportata ai cantieri navali di Filadelfia, dove fu riparata e rimessa in servizio come nave della marina nordista. Rodgers venne osannato come un eroe e promosso commodoro. Divenuto famoso quale comandante del primo monitore che avesse mai sconfitto una corazzata in un combattimento faccia a faccia, tornò a Charleston per riprendere la lotta contro Fort Sumter.

Otto mesi dopo la cattura dell'*Atlanta*, la *Weehawken* era ormai considerata una esperta veterana. L'equipaggio era temprato dalle battaglie sostenute, la routine a bordo ben consolidata. Giorno dopo giorno, non faceva che sparare granate contro Sumter. Nulla di insolito, quindi, quando si ancorò al largo dell'isola Morris per rifornire il deposito munizioni.

Harold McKenzie era un marinaio comune, e i marinai comuni eseguono gli ordini. Malgrado ciò, non riuscì a trattenersi dal manifestare i propri timori all'amico Pat Wicks. «Il peso non è distribuito correttamente», bisbigliò, mentre due uomini trasportavano una gabbia di legno piena di granate. «Ne stiamo mettendo troppo a proravia.»

Ma Wicks aveva altro per la mente. «Stiamo facendo il pieno», borbottò. «Evidentemente, i capi stanno progettando un altro attacco ai forti.»

Durante il primo attacco a Sumter, Wicks era stato ferito da una scheggia di granata e da allora aveva sviluppato un sacro timore delle armi da fuoco. McKenzie, invece, appena trasferito a bordo della *Weehawken*, non vedeva l'ora di assistere a un combattimento.

«Bene», fu il suo commento. «Era ora che dessimo una lezione a quei ribelli.»

Ma le cose sarebbero andate diversamente, poiché i peggiori timori di McKenzie stavano per avverarsi.

Quella sera, mentre i marinai dormivano nelle loro brande, da terra prese a spirare un vento teso. Il carico di munizioni mal stivato costringeva la *Weehawken* a procedere bassa di prora, e fu una questione di attimi prima che la situazione precipitasse. Quando la prima serie di ondate investì la nave, l'acqua prese a entrare attraverso un boccaporto lasciato aperto. Bastò che la prora sprofondasse di qualche altro centimetro per consentire all'acqua di invadere il pozzo della catena dell'ancora attraverso l'occhio di

cubìa. Mentre la stiva inferiore si allagava rapidamente, la prora si abbassava sempre più. Le sentine di poppa erano inutili, quelle di prora non erano sufficienti a smaltire la massa d'acqua imbarcata.

Un errore banale, ma sufficiente a causare la fine precoce della *Weehawken.*

Wicks si trovava nella cuccetta più alta, e fu il primo ad accorgersene. Un brusco sobbalzo mentre la prora scivolava sott'acqua gli fece battere la testa contro il soffitto, destandolo di botto. «Mac», gridò, «svegliati.»

McKenzie armeggiò per liberarsi della coperta, ma l'avvertimento di Wicks si sarebbe rivelato tardivo per entrambi. La *Weehawken* era già agonizzante. L'acqua, salendo di livello, le aveva fatto perdere l'assetto; dopo avere invaso la stiva inferiore, si era riversata sui lati. Come una barchetta giocattolo in una vasca da bagno, la *Weehawken* sbandò sul fianco destro. Nel giro di pochi istanti, il mare aggredì i portelli aperti della torretta e i boccaporti della coperta, fino a investire le caldaie sollevando uno sbuffo di vapore.

Poi, la *Weehawken* scivolò sotto la superficie, portando alla morte trentuno anime.

Era il 15 gennaio 1865, e la lunga guerra sanguinosa si avvicinava alla conclusione. A bordo del monitore *Patapsco*, il comandante Stephen Quackenbush non vedeva l'ora di tornarsene a casa. La sua nave era stata impegnata quasi costantemente in azioni belliche fin dal primo assalto a Fort Sumter; lui e il suo equipaggio erano stanchi di combattere. Per quanto simile nella forma agli altri monitori della sua classe, la *Patapsco* era dotata di un armamento più pesante che la portava a essere impiegata senza sosta. Con l'unico, potente cannone Parrot in dotazione alla flotta, la *Patapsco* poteva appostarsi fuori portata delle bocche da fuoco dei forti, e sparare senza timore di subire danni. Per questo motivo, era la nave che aveva sparato più colpi contro i ribelli di qualsiasi altra nave.

Considerato il suo record di successi unanimemente riconosciuto, non deve sorprendere che all'inizio del 1865 le venisse assegnata una rischiosa missione di sorveglianza e interdizione. Non si trattava di una passeggiata: era una pericolosa combinazione di raid esplorativi notturni e interventi di dragaggio nel tratto più esterno del porto, un incarico che comandante ed equipaggio detestavano cordialmente.

«Abbiamo un forte flusso di marea», comunicò a Quackenbush il guardiamarina William Sampson. In cima alla torretta, i due uomini scrutavano

intorno a sé nella notte senza luna.

«Scorteremo le lance e i dragamine all'interno del canale, poi arretreremo per garantire loro un fuoco di copertura», mormorò Quackenbush.

«Devo scendere a ordinare al timoniere e al macchinista capo di rallentare?» s'informò Sampson.

«Sì, provveda. Io rimango qui a tenere d'occhio la situazione.»

Era una decisione che avrebbe salvato la vita di Quackenbush.

La *Patapsco* cominciò ad avvicinarsi ai forti confederati. Dietro, avanzavano le minuscole lance a vapore equipaggiate con draghe e grappini. Superato il monitore, le lance diedero inizio al noioso compito di dragaggio delle mine.

Sampson ricomparve sulla torretta. «Ho dato ordine di approntare i cannoni, signore.»

Quackenbush annuì. La sua nave era pronta a fornire fuoco di copertura, adesso.

Le ore trascorrevano con lentezza esasperante, mentre la corazzata nordista incrociava lungo il canale. Si dice che il tre sia un numero fortunato, ma per la *Patapsco* e il suo equipaggio non fu così. Mentre il flusso di marea la sospingeva oltre l'imboccatura del porto per la terza volta dopo la mezzanotte, lo scafo urtò contro una mina galleggiante posata soltanto il giorno prima.

La torpedine consisteva in un barile di legno contenente quarantacinque chili di polvere da sparo.

Scoppiando in seguito all'urto, la mina produsse un grosso foro nella fiancata sinistra, subito dietro la prora. L'esplosione fece impennare la prora della *Patapsco.* Quackenbush e Sampson vennero scagliati sul ponte, mentre una gigantesca colonna d'acqua si sollevava per poi abbattersi sulla torre del cannone.

«Lance a mare!» gridò Quackenbush.

Ma era troppo tardi. La *Patapsco* s'inabissò fra le onde in meno di un minuto e mezzo, sprofondando per oltre dodici metri prima di adagiarsi sul fondo. Sessantadue, fra ufficiali e uomini dell'equipaggio, calarono a picco insieme a lei. Soltanto la sommità del fumaiolo emergeva dall'acqua, durante la bassa marea.

Quackenbush e Sampson, riusciti a stento a sfuggire al risucchio provocato dal monitore che affondava, vennero tratti in salvo da una lancia.

Fu un salvataggio fortunato, per la marina degli Stati Uniti.

William Sampson, infatti, divenne in seguito comandante del-

l'Accademia navale e venne nominato comandante della squadra Atlantica durante la guerra ispano-americana. Quando le navi spagnole tentarono di fuggire da Santiago di Cuba, la flotta di Sampson, seguendo i piani di battaglia da lui elaborati e sotto il temporaneo comando di Winfield Scott Schley, le distrusse.

Temprati dalle battaglie sostenute durante la guerra civile, Sampson, Schley e Dewey morirono tutti da eroi con il grado di ammiraglio.

2
Tre al prezzo di uno
1981, 2001

Quando è possibile, cerco sempre di ottimizzare le spedizioni di ricerca. È una scelta che dovrebbe sembrare sensata anche agli occhi di un ottuso. Se la NUMA è a caccia di una determinata nave, non può che essere conveniente in termini di denaro e di tempo cercare contemporaneamente altri relitti eventualmente presenti nella stessa zona.

Charleston ne è un esempio. Durante la missione del 1981 alla ricerca del sottomarino confederato *Hunley*, utilizzammo due barche: una per pendolare lungo i percorsi della griglia di ricerca col magnetometro, e l'altra per trasportare il gradiometro e i sub in modo da poter verificare eventuali obiettivi interessanti.

Potreste anche decidere di saltare questo paragrafo, ma credo sia il momento giusto per accennare alla differenza fra un magnetometro e un gradiometro. Il gradiometro Schonstedt, da noi utilizzato nel corso degli anni con grande successo, legge la differenza d'intensità magnetica di un oggetto metallico per mezzo di due sensori posti a cinquanta centimetri l'uno dall'altro, e può essere rimorchiato nell'acqua fino a una velocità di venticinque nodi. Il magnetometro, invece, legge le anomalie del campo magnetico terrestre e, a causa di vari fattori atmosferici, può spesso fornire false rilevazioni; deve essere portato a strascico a velocità relativamente bassa.

Mentre la barca addetta alle ricerche lungo la griglia procedeva nel suo compito scandagliando il fondo, quella con i sub a bordo gironzolava lì attorno senza nulla da fare, in attesa di una chiamata che raramente arrivava. Avendo imparato che il tempo è denaro, decisi di inviare quest'ultima a caccia di altri relitti affondati durante l'assedio di Charleston, ai tempi della guerra civile.

Le acque all'interno del porto di Charleston e dintorni sono una vera mi-

niera d'oro, quanto a vecchi relitti. Dalla fine del Seicento agli albori del ventesimo secolo, centinaia di navi di ogni tipo e dimensione sono colate a picco in vista della città. Una quarantina di baleniere del New England vi erano state affondate nel vano tentativo di ostruire i canali per impedire il transito ai violatori di blocco confederati. Oltre venti levrieri del mare erano stati abbattuti dall'artiglieria della marina nordista, mentre tentavano di violare il blocco.

Sul fondo c'erano anche navi nordiste: la *Housatonic*, silurata dall'*Hunley*; la *Weehawken*, affondata accidentalmente nel corso di una burrasca; la *Patapsco*, colpita da una mina, e la *Keokuk*, colata a picco dopo essere stata bersagliata da un centinaio di granate confederate. Tutte giacevano nel fango del fondo, in una sorta di fossa comune.

In un primo tempo pensammo che trovarle sarebbe stato un gioco da ragazzi. Avevamo una cartina, disegnata nel 1864 da un ufficiale della marina nordista, che mostrava la posizione approssimativa di dieci violatori di blocco e delle corazzate nordiste andate perdute. Trasferire quei dati su una carta nautica aggiornata sembrava una faccenda semplicissima. L'unica fregatura, come avrei scoperto quasi per caso, era che i meridiani fino a un certo periodo prima del 1890 correvano 366 metri circa più a ovest in confronto alle proiezioni più recenti. Me ne resi conto nel notare come il cinquantaduesimo meridiano sembrasse molto più vicino a Fort Sumter su una carta del 1870 rispetto a una piantina del 1980. La rivelazione parve confermata dal fatto che ogni relitto da noi rinvenuto risultava quasi un quarto di miglio più a ovest di dove avrebbe dovuto essere, il che dimostra che di compiti a casa non se ne fanno mai abbastanza.

Walt Schob agì come nostra punta avanzata, arrivando in città con la moglie, Lee, per noleggiare una barca e provvedere agli alloggiamenti per un equipaggio il cui numero, alla fine, si sarebbe rivelato sufficiente a formare tre squadre da hockey. La casa che affittò era una grossa costruzione a due piani sull'isola Sullivan con una lunga passerella che attraversava le dune di sabbia fino alla spiaggia finendo in un minuscolo, comodo gazebo. Walt assunse una signora, Doris, perché cucinasse per i ragazzi. Doris sfornava pasti eccellenti ma, per qualche motivo che non rivelò mai, si rifiutava di prepararmi i fiocchi d'avena per colazione. Aveva anche la curiosa abitudine di consegnarci, per i nostri picnic pomeridiani in mare, sempre e soltanto panini alla mortadella; niente formaggio, tonno o burro di arachidi. Solo molto più tardi scoprii che ciò era una conseguenza delle

insistenze di Walt, che aveva così stabilito il menu dei nostri spuntini del pomeriggio dal momento che adorava quell'affettato. Mi sento ancora sopraffare dalla nostalgia ogni volta che vedo della mortadella nella vetrina di un salumiere.

Purtroppo, durante l'uragano Hugo, la casa fu completamente distrutta e spazzata via. Lo stesso vale per il motel dove risiedemmo nel corso della nostra spedizione del 1980; non rimasero che le fondamenta di cemento sulle quali una volta sorgevano i cottage.

A questo punto, farò una piccola digressione: non si può scrivere una saga storica sulle navi affondate a Charleston durante la guerra civile senza citare Benjamin Mallifert, ex ufficiale dei genieri nordisti, che divenne il più noto specialista in recuperi del suo tempo. Uno dei suoi discendenti m'inviò una sua foto con l'uniforme di maggiore dell'esercito nordista. Le signore dovevano giudicarlo attraente, con i suoi occhi accesi da una scintilla maliziosa e la folta barba molto curata. Pieno di energia, si dimostrava tutt'altro che pigro quando si trattava di spogliare un relitto di qualsiasi oggetto di valore, inclusi i rottami metallici.

Negli anni successivi al conflitto, Mallifert condusse una serie di interventi durante i quali alleggerì oltre cinquanta relitti della guerra civile. Nella sola Charleston, prelevò una quantità enorme di ferro, ottone e rame dalle carcasse affondate, sia nordiste sia confederate.

Le imprese subacquee di Mallifert sono descritte nei suoi diari conservati presso i locali a prova d'incendio degli archivi di Charleston, e rappresentano una lettura davvero interessante. Dev'essere stato un tipo simpatico, dotato di un particolare senso dell'umorismo. Una delle sue cronache riporta: «I miei sommozzatori riferiscono di avere recuperato oggi cinquecento libbre di ferro, più o meno... probabilmente meno».

Le sue descrizioni di ciascun relitto, e le relative annotazioni circa il metallo asportato, erano utili per stabilire quanto rimaneva della carcassa dopo il suo passaggio.

Dieci anni fa, m'imbattei nuovamente in lui. Non a Charleston, bensì sul fiume James, in Virginia.

La squadra della NUMA e io stavamo cercando la *Virginia II*, la *Richmond* e la *Fredericksburg*, tre corazzate confederate che avevano formato la flotta del fiume James. Quando il generale Grant aveva preso Petersburg verso la fine del conflitto, il comandante della flotta, ammiraglio Raphael Semmes, in precedenza al comando del famoso *raider* confedera-

to *Alabama*, aveva ordinato di far saltare e affondare le navi.

Esiste un disegno realistico che ritrae le navi mentre esplodono sotto il Drewry's Bluff, lungo il tratto di fiume a sud di Richmond. Con il sonar a scansione laterale non trovammo nulla. Il magnetometro, invece, registrava obiettivi di grosse dimensioni ma dai contorni indistinti e disseminati qua e là. Dal momento che erano tutti sepolti nella mota del fiume, il dottor Harold Edgerton, celebre inventore del sonar a scansione laterale e della lampada stroboscopica, ci raggiunse col suo profilatore del subfondale, o penetratore, come lo chiamava lui.

I suoi ostinati tentativi non ebbero fortuna. Il penetratore non riusciva a vedere attraverso le sacche di gas formatesi sotto il fondo melmoso nel corso dei decenni a causa della decomposizione delle foglie degli alberi che costeggiavano la riva. Stavamo per gettare la spugna, quando decisi di sospendere temporaneamente le ricerche per passare al setaccio gli archivi dell'US Army Corp of Engineers, il Genio militare americano, di Portsmouth, in Virginia. Ero deciso a frugare ogni armadio e ogni cassetto, anche se mi ci fosse voluta tutta la settimana.

Alle due del pomeriggio, spalancai un cassetto con l'etichetta: PERIZIA DEL FIUME PAMUNKEY, 1931. Una per una, esaminai una pila di vecchie foto, schizzi, tabelle statistiche. A un certo punto, mi capitò fra le mani un foglio di spessa carta trasparente di settanta centimetri per quarantacinque, in scala uno a ottocento. A una prima occhiata, sembrava la piantina di un tratto di sponda del fiume James. Era evidente che non aveva nulla a che fare con il fiume Pamunkey: chissà com'era capitata fra quelle carte, e da quanto tempo ci si trovava.

Senza parole, mi misi a esaminare il disegno, eseguito sul retro della carta trasparente. Il titolo in cima al foglio diceva: *Disposizione dei relitti sotto il Drewry's Bluff, 1881*.

L'opera era firmata dall'illustratore: Benjamin Mallifert.

Avevo la sensazione di trovarmi oltre i confini della realtà. Doveva trattarsi di qualcosa di più del semplice colpo di fortuna; un fatto del genere non poteva che essere un segno del destino. I ricercatori sprecano metà della loro esistenza nella caccia di un filone d'oro. Io l'avevo trovato dopo solo quattro ore, guardando in quello che avrebbe dovuto essere il posto sbagliato.

Benjamin Mallifert. Non riuscivo a credere che ci fossimo incontrati di nuovo, a quasi cinquecento chilometri di distanza, in Virginia, cento anni dopo i suoi tentativi di recupero a Charleston. Davanti ai miei occhi avevo

il suo disegno, che indicava dettagliatamente la localizzazione delle navi della flotta del fiume James affondata dall'ammiraglio Semmes.

Un'analisi comparativa rivelò il motivo per cui avevamo mancato i relitti delle corazzate. Al momento del loro affondamento, le navi da guerra erano ormeggiate lungo la riva. Col passare degli anni, avevano causato il formarsi di uno spesso banco di sedimenti che le aveva ricoperte, finendo per provocare uno spostamento di circa quarantacinque metri dell'alveo principale del fiume sotto il Drewry's Bluff verso la riva opposta in direzione sud.

La squadra dell'Underwater Archaeological Joint Ventures da me ingaggiata sondò la mota del fondo e scoprì che le indicazioni di Mallifert erano esatte. Alcuni dei relitti erano in pezzi, per lo più sparpagliati qua e là. Ma c'erano tutti: i piroscafi *Northampton*, *Curtis Peck*, *Jamestown* e *Beaufort*, il rimorchiatore *Marcus*, le corazzate *Fredericksburg* e *Virginia II*. La terza corazzata, la *Richmond*, la trovammo oltre l'ansa al largo di Chaffm's Bluff. A quanto pareva, lo strato di sedimenti che nel corso degli ultimi centoventi anni aveva coperto le corazzate aveva uno spessore di un solo metro e mezzo.

Ho un grosso debito di riconoscenza verso il vecchio Ben per Charleston e per il fiume James. Un uomo davvero affascinante. Mi sarebbe piaciuto conoscerlo. Peccato che nessuno abbia scritto una biografia sulla sua vita e sui pittoreschi progetti di recupero da lui diretti.

E rieccoci a Charleston: la *Keokuk* era la prima sulla mia lista di navi da guerra da cercare e ispezionare. Una cartina disegnata da un ufficiale della marina nordista di nome Boutelle la indicava in linea praticamente retta a est del vecchio faro dell'isola Morris, che all'epoca sorgeva sulla terraferma. Avendo l'isola Morris subito un importante fenomeno erosivo dai tempi della guerra civile, il faro emergeva ora dall'acqua a quattrocentocinquanta metri circa dalla spiaggia.

La legge di Cussler: le sponde dei fiumi e le linee costiere sono elementi instabili, in costante stato di evoluzione. Non sono mai dove si trovavano nel momento in cui vi è finito il vostro obiettivo.

Presi a noleggio un'affidabile barca in legno da dieci metri da un corpulento tedesco, Harold Stauber, un tipo silenzioso, solido come una roccia e assolutamente imperturbabile. Conosceva bene le acque al largo di Charleston, avendo pescato per molti anni da quelle parti. La sua imbarcazione era stata battezzata *Sweet Sue*, dal nome della moglie. Una tazza del suo

caffè, e non soffrirete di vermi per tutta la vita.

Fummo raggiunti a bordo da Ralph Wilbanks, che in quel periodo lavorava per l'Istituto di archeologia della Carolina del Sud. Alan Albright, il direttore dell'istituto, lo aveva inviato a monitorare le nostre operazioni insieme a Rodney Warren, un tizio fantastico che fungeva da assistente di Ralph. Questi e Alan non sapevano che pensare di noi. I cacciatori di relitti interessati soltanto alla storia e non ai tesori di bordo non cadono dagli alberi, di solito. In poche parole, non si fidavano di noi. Oh, uomini di poca fede!

Mentre ci accostavamo all'isola Morris, fui colto da un soprassalto di spavalderia. Giratomi verso Ralph, indicai il faro. «Propongo una scommessa: dieci bigliettoni se ce la faccio a trovare la *Keokuk* al primo giro, e dieci per giro fino a che non ci riesco.» Tanto mi sentivo sicuro di me.

Con un'occhiata da «questo-tizio-dev'essere-un-perfetto-idiota», Ralph annuì. «Andata.»

Dissi a Harold di puntare la prora sul faro e di procedere in linea retta fino a mezzo miglio dalla riva, prima di compiere una virata di centottanta gradi per un nuovo tentativo. Quindi mi sedetti ad aspettare che il gradiometro Schonstedt iniziasse a cantare captando lo scafo metallico della *Keokuk.*

Arrivammo alla fine della linea di griglia. L'ago sul quadrante dello strumento non si era mosso, il registratore era rimasto muto come una tomba. Accidenti a me!

Mentre procedevamo in direzione nord e le dieci linee di ricerca successive rifiutavano tassativamente di collaborare, cominciai a sentirmi come una volpe che abbia trovato un coyote colto da indigestione seduto da solo in un pollaio vuoto. Ero fuori di cento bigliettoni, con la pressione sanguigna alle stelle. Dov'era finita quella maledetta *Keokuk*?

Lanciai un'occhiata a Ralph. Sogghignava apertamente, ora. «Questa sera esco; mi aspetta una serata di bagordi.»

«Ci scommetto», borbottai fra i denti mentre circondavo con un braccio le spalle di Harold, impegnato al timone. «Ripercorri la prima corsia tenendoti un po' più a sud, e non accostare fino a che non te lo dico io.»

«D'accordo», confermò Harold, beatamente ignaro della muta schermaglia Wilbanks contro Cussler.

Ci avvicinammo al faro; Stauber teneva d'occhio il rilevatore acustico di profondità, mentre procedevamo oltre il solito punto di inversione di rotta. Sotto la barca, la profondità passò dai nove ai sei, ai tre metri. Qualche

minuto ancora, e la chiglia avrebbe strisciato contro la sabbia. Il faro sembrava tanto vicino da poterlo colpire con una sassata. Eppure, valutando la distanza a occhio, mi sembrava che la spiaggia fosse ancora piuttosto lontana dal punto in cui avevo valutato potesse trovarsi la *Keokuk.*

Cento metri, duecento. A bordo, tutti si chiedevano quando avrei ordinato di accostare. La tensione stava salendo.

«Adesso?» chiese Harold in tono apprensivo. Non dubitavo che avrebbe preferito gettarmi fuori bordo piuttosto che far arenare la sua barca contro la riva.

Si udivano le onde frangersi contro la spiaggia sabbiosa dell'isola Morris, alle spalle del faro. «Diamole ancora una quarantina di metri», dichiarai, ritto sul pozzetto come il capitano Kirk con la sua pistola laser puntata contro i Klingon in *Guerre stellari.*

Trascorse qualche altro minuto. Per quanto convinto che la materia grigia mi stesse colando dalle orecchie, Harold si manteneva impassibile.

«Okay, adesso!» gridai d'un tratto, sollevando lo sguardo verso la sagoma torreggiante del faro.

Harold accostò immediatamente a sinistra. Quasi nello stesso istante, il registratore del gradiometro prese a squillare con insistenza. Avevamo localizzato la *Keokuk* in piena curva.

Solo allora un Ralph in preda alla felicità si abbandonò a qualche passo di giga sul ponte di poppa.

Quando i sub Wilson West, Bob Browning, Tim Firme e Rodney si recarono sul sito per esplorare il fondale, rinvennero il relitto sepolto da sedimenti il cui spessore variava da un metro e venti a un metro e ottanta. La nave giace girata da nord verso sud, quasi esattamente ai piedi dell'ombra proiettata dal faro. Senza l'intervento di una draga, non c'è modo di stabilire quanta parte del suo scafo sia rimasta intatta.

Buon, vecchio Ralph. Non volle accettare il mio denaro; si accontentò di una bottiglia di gin.

Ci sono volte, come questa, in cui la caccia ai relitti mi procura un piacere quasi sensuale.

La *Weehawken* è sepolta a oltre tre metri di profondità, un miglio circa a nord della *Keokuk.* La sua prora inclinata è puntata verso l'isola Morris, non lontano dal punto in cui, un tempo, sorgeva Fort Wagner. I resti del forte, famoso per l'attacco subito da parte di soldati di colore appartenenti a un reggimento del Massachusetts e descritto nel film *Glory - Uomini di*

gloria, giacciono ora sott'acqua, a una trentina di metri dalla riva. Il rilevante fenomeno erosivo si verificò a causa delle lunghe barriere di rocce deposte lungo il canale d'ingresso al porto di Charleston poco prima del ventesimo secolo.

Grazie alla fama di cui gode la *Weehawken* per essere stata l'unica corazzata capace di catturarne un'altra in battaglia, spero che un giorno o l'altro qualche archeologo decida di recuperarla come cimelio storico.

Trascorremmo mezza giornata gironzolando in mare con il gradiometro al traino, prima di localizzare la sua tomba nella fanghiglia. Era una storia talmente affascinante, la sua, da aver scosso il mondo intero. Sfortunatamente, l'equipaggiò dormì per quasi tutto il tempo.

Era una giornata orribile, umida e afosa, senza un alito di vento; uno di quei giorni che mi inducono a chiedermi che clima troverò nella prossima vita. A un certo punto, dalla radio di bordo una voce annunciò che la temperatura era di trentasei gradi e il tasso di umidità si era attestato sul cento per cento. Fissai il cielo completamente privo di nubi. Da ottuso occidentale qual ero, non riuscivo a spiegarmi come potesse esserci un'umidità del cento per cento senza pioggia.

Per ammazzare il tempo durante la ricerca, chiesi a Ralph: «Lo sapevi che Shakespeare ha scritto *Amleto* e *Macbeth*?»

Ralph rimase per un attimo pensieroso, poi replicò: «Davvero? E loro gli hanno risposto?»

Qualche volta, il nostro tipo di attività richiede pazienza... molta, molta pazienza.

Trovare la *Patapsco* fu una vera sorpresa. A differenza delle altre navi sepolte sotto una spessa coltre di sedimenti, la *Patapsco* è scoperta e in posizione eretta sul fondo del canale al largo di Fort Moultrie. Supponendo che una parte del suo scafo potesse sporgere dal limo, avevamo deciso di utilizzare il sonar a scansione laterale. La ricerca durò meno di venti minuti: la localizzammo al primo passaggio.

Harold ancorò la barca. Nessuno voleva restare a bordo con un relitto da esplorare a disposizione, specie se il relitto, come in quel caso, si ergeva orgogliosamente al di sopra della fanghiglia. L'intero equipaggio si buttò in acqua e s'immerse a una dozzina di metri di profondità, fino a raggiungere lo scafo. C'erano manufatti in abbondanza, dagli attrezzi alle palle da cannone. Nulla venne recuperato. Dovevamo conservare immacolata l'immagine della NUMA quale associazione che si dedicava alla ricerca per

puro amore della storia, lasciando ad altri l'asportazione di reperti. Inoltre, la marina americana considera la *Patapsco* un vero e proprio sepolcro, dal momento che al suo interno sono rimaste le ossa di sessantadue uomini dell'equipaggio. In ogni caso, si tratta di un tesoro storico che in futuro andrebbe meglio studiato.

Nonostante il relitto sia stato abbondantemente alleggerito dai sommozzatori di Mallifert, nei suoi diari non c'è alcuna menzione circa il ritrovamento di resti umani.

Quell'estate, proseguimmo le ricerche dei numerosi forzatori di blocco fatti arenare e affondati. Cercammo inoltre le corazzate confederate *Chicora*, *Palmetto State* e *Charleston*, distrutte quando Sherman era marciato su Charleston, ma non ne trovammo traccia. Benjamin Mallifert aveva razziato anche quei relitti; qualunque cosa avesse lasciato dietro di sé, era stata spazzata via dalle draghe dei genieri quando si era approfondito il canale navigabile per la base navale sul fiume Cooper. Certa gente non prova amore per la storia, ecco tutto.

Questo mi riporta alla mente altre perdite da me subite in passato. Detesto sminuire la mia povera, vecchia mamma, ma trovo arduo perdonarla per aver gettato nella spazzatura la mia collezione di fumetti dopo il mio arruolamento in aviazione. Molti anni dopo, ne trovai un elenco nel mio vecchio manuale dei boy-scout. Chiesi a un esperto una stima dei primi *Superman*, *Batman*, *Torch* e centinaia di altri che mi erano appartenuti. La risposta fu di quelle che fanno male. Secondo le sue valutazioni, i collezionisti sarebbero disposti a pagarli tre milioni di dollari, oggi.

Mia madre rubava anche qualche francobollo dalla mia collezione per affrancare le sue lettere. Vorrei poter vedere in faccia il postino che consegnò una lettera con un francobollo vecchio di duecento anni, del valore di cinquecento dollari. Immagino che la maggior parte di noi uomini abbia storie simili da raccontare sulla propria madre.

Nel febbraio del 2001, chiesi a Ralph di tornare a perfezionare i rilevamenti dei relitti che avevamo localizzato con il Mini Ranger Motorola, utilizzando il nuovo sistema differenziale GPS. Ralph eseguì anche una mappa del profilo magnetico sui siti dove si trovavano i relitti. Tutto chiaro e perfetto.

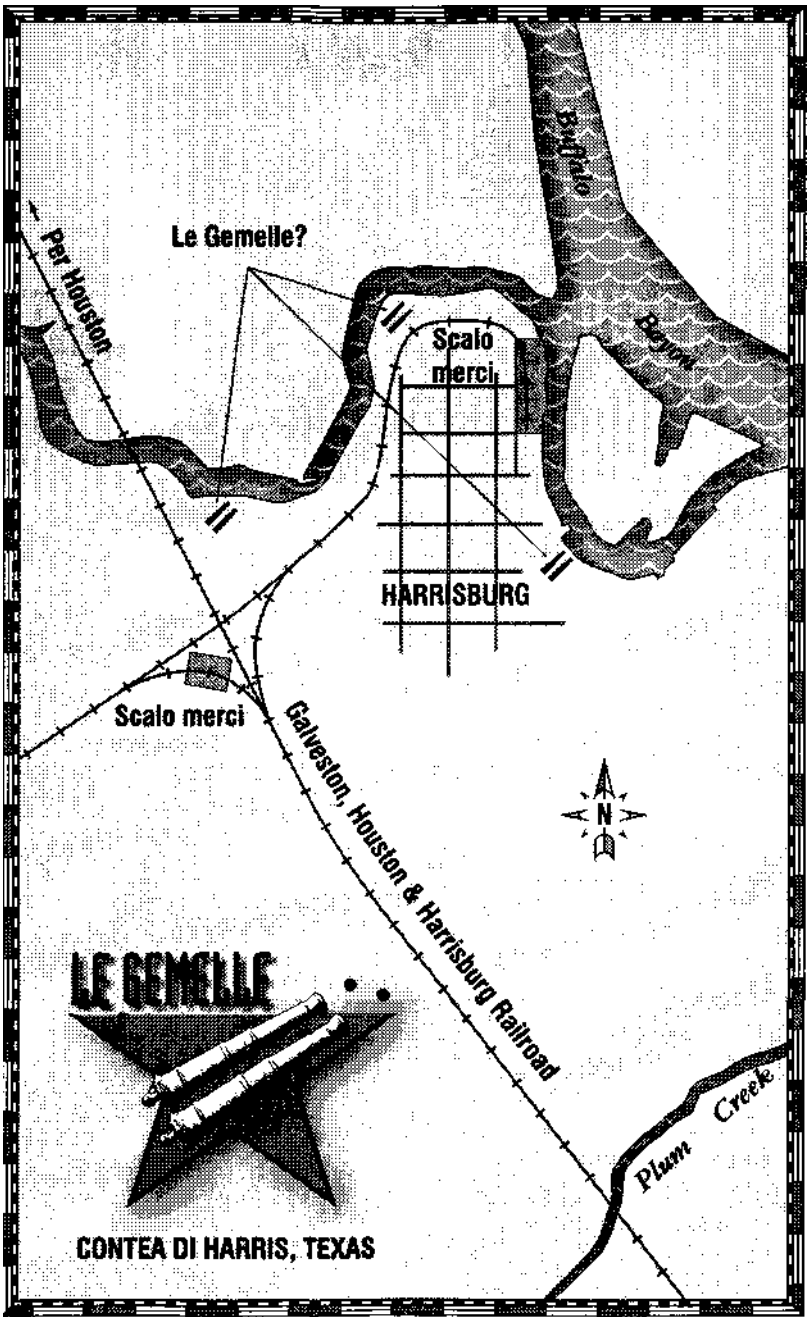
Grazie ai nuovi rilievi, localizzammo meglio la *Keokuk* scoprendo che ora era ricoperta da uno strato di sedimenti spesso centottanta centimetri.

La profondità dell'acqua era di soli cinque metri, e il profilo magnetico indicava una massa lunga quasi quaranta metri, dal che deducemmo che lo scafo doveva essere intatto.

La *Weehawken* venne anch'essa localizzata di nuovo; scoprimmo che giaceva in sei metri e mezzo di acqua, sotto oltre tre metri e mezzo di fanghiglia, con la prora rivolta a sud. Ralph identificò anche un obiettivo magnetico a una trentina di metri dal punto in cui doveva trovarsi la prora. È probabile si trattasse dell'ancora e della catena della *Weehawken*, dal momento che il profilo magnetico indicava una linea retta.

Il rapporto di Ralph servì ad abbattere la cortina di fumo sulla caccia al relitto collegato all'assedio di Charleston. Il mio più ardente desiderio è che, una volta realizzato il restauro e l'esposizione al pubblico dell'*Hunley*, il museo sia abbastanza vasto da accogliere ed esporre le centinaia, forse migliaia di manufatti appartenenti alla gloriosa storia marinara di Charleston che attendono, nel fango, di essere recuperati e conservati.

PARTE VI
I cannoni di San Jacinto



1
Le Gemelle
1835, 1865, 1905

«Accidenti a loro», sbottò Henry Graves. «Che vadano all'inferno.»

«Che succede, Hank?» chiese Sol Thomas.

Detergendosi il sudore dalla fronte, Graves invitò con un cenno del capo Thomas e gli altri della squadra a seguirlo. Il pomeriggio era afoso, la terra coperta da una coltre di calore umido, opprimente. Il clima estivo, a Houston, non è mai temperato, e quel 15 agosto del 1865 non faceva eccezione. Abbandonata la pensilina della Galveston, Houston & Harrisburg Rail-

road, Graves guidò i compagni oltre l'angolo della costruzione bianca in legno fino a che non furono fuori portata d'orecchio di possibili simpatizzanti nordisti.

«Vedete quella pila di cannoni?» bisbigliò.

«Sicuro», confermò Jack Taylor. «I dannati yankee le stanno probabilmente spedendo a nord, alla fonderia.»

«Be', due di loro sono le Gemelle.»

«Ne sei certo?» s'intromise Ira Pruitt. «Sei certo che si tratta dei cannoni di San Iacinto, quelli di Sam Houston?»

«Positivo. Ho letto le placche montate sugli affusti.»

John Barnett, tormentato dal morbillo, si accovacciò nella polvere prima di accasciarsi a terra. «Signore!» esclamò.

Gli uomini erano raccolti in semicerchio sulla terra battuta. Un po' scostato dagli altri c'era Dan, amico e aiutante di Henry Graves. Erano trascorsi quattro mesi dalla resa di Lee ad Appomattox e, a parte qualche schermaglia in Texas, la lunga lotta fratricida era finalmente terminata. I cinque soldati indossavano le divise di lana color nocciola dei confederati, in uso durante gli ultimi anni di guerra. Erano logore, sporche, intrise di sudore. Gli uomini non avevano un aspetto migliore.

Thomas aveva una mascella gonfia, risultato di un dente del giudizio cariato che non era riuscito a farsi estrarre. Pruitt sembrava uno scheletro ambulante: le scarse razioni a disposizione di un soldato semplice dalla parte dei perdenti lo avevano fatto dimagrire di quasi sette chili. L'uniforme gli penzolava addosso come una tuta su uno spaventapasseri. Quanto a Taylor, zoppicava vistosamente. Con le suole degli stivali bucate in diversi punti, era finito sulla punta di un chiodo arrugginito mentre si trovava a bordo di un carro bestiame.

E poi c'era Barnett, orgoglioso cittadino di Gonzales, in Texas. Barnett era uscito dalla guerra relativamente illeso, a parte l'esantema del morbillo che stava cominciando a invadere il suo corpo. Aveva il volto chiazzato, coperto di puntolini; dove la pelle era intatta, mostrava un colorito cereo. Barnett aveva la febbre a trentanove, non molto più alta della temperatura esterna. Soltanto Graves aveva un aspetto ragionevolmente sano.

Graves girò lo sguardo a ovest verso il sole, un globo incandescente avvolto da un alone di foschia, basso sulla linea dell'orizzonte.

«Fra poche ore sarà buio», commentò, «e il treno diretto a nord non partirà che domani verso metà mattina.»

Thomas infilò una mano in tasca e ne estrasse un foglio di carta stropic-

ciato. «Secondo il mio comandante, da queste parti c'era un albergo di gente che sosteneva i soldati confederati.» Porse il foglietto a Graves, leader di fatto del gruppetto di soldati sconfitti.

«Harris House», lesse Graves. «Andiamoci, e discutiamo un po' di questa faccenda.»

Imboccata Magnolia Street, i confederati si avviarono verso Harrisburg, seguiti a breve distanza da Dan.

1835: trent'anni prima

«Bisogna che lei firmi per accettazione», dichiarò l'impiegato.

Nell'ufficio spedizioni lungo l'argine, a New Orleans, il dottor C.C. Rice controllò la ricevuta e vi appose le proprie iniziali. Quindi si avviò lungo la passerella per raggiungere la famiglia a bordo del battello a vapore. Avendo gli Stati Uniti adottato una politica di neutralità nei confronti della guerra fra Texas e Messico, i due cannoni in suo possesso erano stati dichiarati sul manifesto di carico come «prodotti cavi».

La coppia di cannoni era stata forgiata presso la fonderia Greenwood & Webb di Cincinnati in tutta segretezza e pagata con i fondi donati dagli abitanti dell'Ohio che simpatizzavano per la causa del Texas. Senza alcun marchio che potesse identificare la fonderia, privi di munizioni, cassoni o carrelli, pesavano circa 160 chili l'uno.

Due tubi metallici - 320 chili di bagaglio al seguito - destinati a liberare una nazione.

«Stanno sollevando quella grossa tavola», disse Eleanor Rice.

«Si chiama passerella», spiegò dolcemente la signora Rice. «Significa che il viaggio è cominciato.»

Elizabeth, la sorella gemella di Eleanor, sorrise. «Questo vuol dire che presto saremo in Texas», cinguettò rivolta al padre, che la prese per mano, «e che io ed Ellie avremo i nostri cavalli, giusto?»

«Certo, cara», confermò il dottor Rice, «non appena arriveremo nella nostra nuova casa.»

I centosessanta chilometri lungo il Mississippi fino al golfo del Messico, sommati ai cinquecentosessanta per attraversare il Golfo fino a Galveston, avrebbero richiesto dieci giorni pieni di viaggio. Erano appena passate le nove di sera, quando vennero alimentate le caldaie e il battello s'immise nella corrente del Mississippi.

«Ci abbiamo impiegato più del previsto», commentò la signora Rice mentre il battello oltrepassava la secca per entrare nel porto di Galveston. «Troveremo qualcuno ad attenderci?»

«Non lo so», rispose il marito. «Staremo a vedere.»

«Eccolo!» gridò Josh Bartlett.

Il battello era in ritardo di parecchie ore e i componenti della banda radunata in fretta e furia erano sempre più ubriachi a ogni minuto che passava. Bartlett si sporse a sostenere un suonatore di tuba che era inciampato nello strumento; il suonatore di piffero scoppiò in una risata isterica.

«Preparatevi, ragazze», ordinò il dottor Rice, mentre il battello veniva velocemente ormeggiato alla banchina.

La gabbia contenente i cannoni venne fatta rotolare dalla stiva e lungo la passerella, seguita dal dottor Rice, dalla moglie e dalle due gemelle. Quando il dottore mise piede sulla banchina rivestita di assi, la banda improvvisata stava eseguendo un rozzo pot-pourri di canzoni della rivoluzione texana.

Paludato in un completo mal confezionato sormontato da una fusciacca rossa a dimostrazione della sua posizione di spicco in seno al governo della Repubblica del Texas, Bartlett si fece avanti per stringere la mano a Rice. «Benvenuti in Texas», dichiarò a voce alta per sovrastare il frastuono della banda.

«Grazie.»

Dopo aver sollevato il coperchio della gabbia per mostrare i due cannoni, Rice fece un cenno col capo alle due gemelle, ritte accanto a lui sul molo.

«Da parte dei cittadini di Cincinnati», esordì Eleanor.

«Vi offriamo questi due cannoni», concluse Elizabeth.

Il suonatore di piffero ubriaco smise per un attimo di suonare e lanciò uno strillo sopra la testa della piccola folla di spettatori: «A quanto pare, abbiamo due coppie di gemelle, qui».

«Gemelle per la libertà», commentò ridendo Bartlett.

Da una giumenta coperta di sudore smontò un ragazzino sui sedici anni con i capelli color paglia. «Signor Houston», ansimò, «i cannoni sono arrivati.»

Accovacciato davanti alla sua tenda, Houston stava disegnando dei piani di battaglia sulla polvere con un legnetto. Con un largo sorriso, si rivolse al proprio aiutante di campo, Tommy Kent. «Si assicuri che vengano consegnati immediatamente», ordinò al giovane.

«Subito.»

«Questo cambia tutto», proseguì Houston, cancellando i segni nella polvere con lo stivale.

Le probabilità erano tutte contro i texani. Houston era al comando di un esercito di 783 uomini. Le forze d'invasione messicane, abilmente guidate dal generale Santa Anna, potevano contare su 7500 soldati. Questi ultimi avevano uniformi, razioni regolari di cibo e numerosi pezzi da campagna in grado di fornire loro la necessaria copertura. Le truppe texane erano mal equipaggiate, mal nutrite e, fino a quel momento, senza neppure un cannone a disposizione; la maggior parte di loro non aveva la minima esperienza di guerra, mentre i messicani erano stati addestrati e amalgamati in una forza combattente ben coesa.

Fino allora, Houston si era limitato a effettuare delle ritirate. Tre mesi prima, quando le truppe di Santa Anna erano penetrate nel paese attraverso il Rio Grande, l'esercito texano era composto da una piccola guarnigione di stanza ad Alamo, nella cittadina di San Antonio, un'altra presso il forte di Goliad, e un minuscolo contingente raggruppato a Gonzales.

I texani erano di gran lunga inferiori per numero e per armamenti.

«Signore», riferì Kent, «non ci sono munizioni per i cannoni.»

«Temevo che potesse succedere», commentò Houston. «Ho mandato gli uomini a frugare un po' in giro e siamo riusciti a raggranellare pezzi di metallo e vetri rotti quanto basta per dare a Santa Anna qualcosa a cui pensare.»

«Pezzi di metallo?» ripeté Kent, sorpreso.

«Chiodi, ferri di cavallo rotti, catene.»

Kent sorrise. «Non mi piacerebbe affatto essere colpito da roba del genere», commentò a bassa voce.

«In questo caso, signor Kent, le consiglio di rimanere alle spalle delle due Gemelle.»

Quando il sole si levò, quel mattino del 21 aprile 1836, aveva il colore del sangue. Il pomeriggio portò con sé una leggera foschia che velava la luce e metteva sonnolenza. La temperatura si manteneva sui ventitré gradi, e una leggera brezza trasportava il fumo dei fuochi dell'accampamento messicano di San Jacinto verso Houston, accampato a un chilometro circa di distanza. A parte qualche scaramuccia di poca importanza verificatasi nelle ore precedenti, tutto era tranquillo.

«Il fumo è diminuito», notò Houston. «Hanno terminato il pasto pomeridiano.»

«È questo che stava attendendo?» volle sapere Kent.

«No, signor Kent», replicò Houston. «Aspetto che vadano a coricarsi. Attaccheremo all'ora della siesta.»

«Assicuratevi che le sentinelle siano al loro posto, poi date il rompete le righe», ordinò Santa Anna.

Scacciò un tafano con la mano, quindi sollevò il telo della sua tenda ed entrò. Il pasto abbondante e tre bicchieri di vino gli avevano fatto venire sonno. I suoi furieri avevano prelevato diversi maiali dalle campagne texane, assicurando a lui e ai suoi uomini carne fresca per la prima volta in una settimana.

Avvicinatosi alla branda, si tolse l'uniforme e la depose su una sedia lì accanto. Con addosso solo un paio di mutandoni non proprio immacolati, si grattò un morso di cimice sotto il braccio lasciandosi scivolare fra le morbide lenzuola di seta per abbracciare la sua amante.

Sam Houston avanzò lungo la fila di soldati. «Lo facciamo per il Texas, ragazzi. Avanzate in silenzio, ai lati delle Gemelle. Quando cominceranno a cantare, ci raggrupperemo al centro.»

Houston scrutò i suoi uomini, un gruppetto scalcinato con addosso vestiti di pelle di cervo con le frange, sudice tute da lavoro, persino qualche vecchia uniforme risalente alla Rivoluzione. Quanto alle armi, avevano con sé fucili, coltelli e spade di loro proprietà. Erano coloni, fattori, cercatori, fabbri.

Ma tutti erano pervasi dal sacro fuoco del giusto.

«Sissignore», risposero i soldati come un sol uomo, «per il Texas.»

«E fate che tutti si ricordino di Alamo», aggiunse Houston.

La gemella di destra fu la prima a far fuoco, subito imitata da quella di sinistra.

Gridando a pieni polmoni, i texani si gettarono nella mischia spronati da un soldato col flauto che suonava *In the Bower.*

«Ricordatevi di Alamo, ricordatevi di Goliad!» tuonavano.

Erano le tre e mezzo del pomeriggio quando il primo carico di chiodi fece a brandelli due tende messicane sul lato esterno del campo di battaglia. I cannoni continuarono a sparare fino a che le canne non divennero incandescenti. D'un tratto, un'orda di texani urlanti caricò la rozza barricata dei

messicani. L'aria si riempì del fumo della polvere da sparo, mentre spade e baionette scintillavano nella foschia. Le truppe messicane cercavano di scuotersi dal torpore, ma prima di riuscire a radunarsi furono travolte dall'ondata dei determinati texani.

«Convergere al centro!» ordinò Houston.

Appena udito il primo colpo di cannone, Santa Anna si era precipitato fuori dalla tenda. Non riusciva a vedere altro che fumo e confusione. L'elemento sorpresa si dimostrò in grado di riequilibrare la situazione. Diciotto minuti dopo la prima cannonata, la battaglia era conclusa. Fra i messicani ci furono 630 morti, 208 feriti, e gli altri vennero fatti prigionieri. Quel giorno morirono nove texani; altri ventotto, incluso Houston, rimasero feriti.

Santa Anna si arrese a San Jacinto rinunciando a qualsiasi pretesa sul Texas, e ciò accadde in gran parte per merito delle Gemelle.

1865

«Limonata o whisky?» chiese Rob Harris, il proprietario della Harris House.

«Whisky, ma siamo un po' a corto di soldi», rispose Graves. «Quanto costa la bottiglia?»

Harris sollevò la bottiglia quadrata accertandosi che il tappo fosse aperto, quindi la passò a Graves attraverso il bancone. «Offre la casa, soldato.»

«Lei è un vero gentiluomo del Sud.»

«Ci sono delle tazze di latta, nella credenza. Voi ragazzi accomodatevi sotto il portico; di solito c'è un po' di brezza, lì.»

Afferrate le tazze, Graves raggiunse gli altri all'aperto. Barnett era di sopra, in camera, prostrato dal morbillo. Sul retro, vicino alla pompa del pozzo, Thomas, Pruitt e Taylor si stavano togliendo di dosso la polvere del viaggio, mentre Dan sonnecchiava all'ombra di un ontano.

Dopo essersi versato un po' di whisky, Graves andò a sedersi in una sedia a dondolo e, bevendo una sorsata di liquore, prese a osservare le case circostanti mentre la sua mente cominciava a elaborare un piano. Harrisburg era un villaggio fiorente; oltre all'Harris House c'erano altri due alberghi, parecchie botteghe e una segheria. Il deposito ferroviario, situato fra Magnolia e Manchester Street, comprendeva la stazione, un'officina e uno spiazzo dove venivano ricoverate le locomotive. Nella zona vivevano poche centinaia di anime in tutto, alcune amichevoli, altre no.

Il fischio di un battello a vapore sul Buffalo Bayou infranse il silenzio, inducendo Graves a girare la testa verso est. Alcuni edifici gli bloccavano la vista, ma riusciva a scorgere il fumo che usciva dal fumaiolo. Osservò la scia viaggiare dapprima verso nord, quindi verso est. Il battello aveva imboccato il Bray's Bayou, il corso d'acqua minore che scorreva proprio di fronte all'albergo, ed era diretto a Houston.

Graves bevve un altro sorso. Il liquore forte gli fece lacrimare gli occhi; se li asciugò contro la manica. Un cane macilento, praticamente tutto pelo e ossa, si stava rotolando nella polvere di Kellogg Street, di fronte all'albergo. Al rumore di un veicolo che si avvicinava, la bestiola balzò in piedi e corse verso nord lungo Nueces Street. Il sole era calato, il cielo si stava facendo sempre più scuro. A est, Graves riuscì a scorgere la prima stella della sera imminente.

«Henry», lo chiamò Pruitt, che si stava asciugando il viso con una salvietta di cotone consunta, «sembri perso in un mondo tutto tuo.»

«Stavo solo riflettendo... sulle Gemelle.»

«Mentre ti stavi lavando, ho fatto un giro di ricognizione», gli comunicò Pruitt. «C'è una macchia di alberi a nord della stazione ferroviaria, dalle parti del Bray's Bayou.»

«Com'è il terreno?»

«Accidentato», ammise Pruitt, «ma c'è un sentiero con le rotaie per i carrelli.»

Intanto, Sol Thomas stava salendo i gradini dell'albergo. Aveva il viso rasato di fresco, il che rendeva ancor più evidente il gonfiore alla mascella. «Niente dentisti, in città. Il fabbro si è offerto di darmi una mano, ma ho rifiutato.»

«Prendi questo», disse Graves, porgendogli una tazza di whisky. «Dovrebbe aiutare.»

Afferrata la tazza, Thomas ne ingollò il contenuto in un colpo solo.

Jack Taylor uscì sul portico zoppicando. «Allora, come dovrebbe funzionare, tutta la faccenda?» volle sapere.

«Lasciate che vi spieghi», fece Graves.

Appena passata la mezzanotte, con la luna crescente che illuminava il loro cammino, gli uomini lasciarono uno alla volta l'albergo per ritrovarsi presso le scuderie. Anche John Barnett si era trascinato fuori dal letto, ma non aveva per niente un bell'aspetto; nella penombra, il viso coperto dalle pustole spiccava per il suo pallore. Lui e Dan erano gli unici due a non a-

ver bevuto whisky, e si vedeva: grazie all'alcol, gli altri sembravano sprizzare energia da tutti i pori. Dan aveva semplicemente l'aria spaventata.

«I fiammiferi?» bisbigliò Graves.

«Li ho presi», lo rassicurò Thomas, «e anche gli attrezzi.»

«Ho appena fatto un giro fino alla stazione», mormorò Taylor. «Tutto tranquillo.»

«Ho percorso il sentiero un'ora fa», riprese Graves. «A nord della stazione non c'è anima viva, è tutto libero fino al Bray's.»

Attraversarono la cittadina in silenzio, come fantasmi. Dopo due isolati, girarono verso ovest. Altri due isolati a ovest fino a Manchester Street, oltrepassando qualche casa fortunatamente immersa nel silenzio. Svoltando a nord, passarono accanto a una serie di campi deserti fino a raggiungere la stazione. E là trovarono le due Gemelle, ancora sui carrelli, in mezzo a un mucchio di altri cannoni più grossi. Nell'aria c'era odore di grasso e di polvere da sparo, di acqua stagnante e di sudore. Graves fissò per un istante le due famose bocche da fuoco, poi si girò verso Thomas.

«Mi sembra di udire qualcosa», bisbigliò questi.

«Tutti giù», ordinò Graves.

Gli uomini si accovacciarono lungo la banchina.

Due soldati nordisti avanzavano barcollando da est a ovest lungo i binari, ubriachi dopo una serata di libera uscita e indifferenti a tutto ciò che li circondava. Intonando una canzoncina irlandese, tagliarono per un campo all'esterno della stazione per poi procedere in direzione nord-ovest, verso il loro accampamento distante poco più di un chilometro. Se avessero svoltato a sud, avrebbero forse potuto scorgere gli uomini accovacciati ai piedi della pensilina. Invece, proseguirono incespicando verso casa.

Graves aspettò che fossero scomparsi prima di parlare. «C'è mancato poco», commentò. «Tiriamo fuori i cannoni dal mucchio e andiamocene da qui.»

Cominciarono a spostare febbrilmente i cannoni e i loro affusti nel buio, Graves e Dan che ne spingevano uno, Pruitt, Thomas e Taylor che trascinavano l'altro, mentre Barnett li seguiva tenendo gli occhi aperti.

Percorsero qualche centinaio di metri fra alberi e arbusti e si fermarono non lontano dal Bray's Bayou.

«Cerca un po' di esca per il fuoco», ordinò Graves a Dan.

Thomas recuperò i fiammiferi da una scatoletta di metallo rotonda, quindi cominciò a sistemare i legnetti e le foglie raccolti da Dan.

Barnett, impossibilitato ad aiutare i compagni, se ne stava accasciato

contro un albero. «Quello degli affusti è legno buono, Henry, ed è asciutto», mormorò. «Non dovrebbe fare troppo fumo.»

Graves annuì. «Prenditela calma, John. Pensiamo a tutto noi.»

Afferrata una pala dal vagone, Taylor si spostò zoppicando poco più in là e prese a saggiare il terreno in cerca del punto più morbido. Dopo aver spezzato qualche altro rametto, Thomas accese un fiammifero; la fiamma vacillò, poi si spense. L'uomo prese un coltello dalla tasca e raschiò lo zolfo da una mezza dozzina di fiammiferi che depose su un mucchietto di foglie secche, quindi s'inginocchiò lì accanto e avvicinò il capo all'esca.

«Coraggio, ora», mormorò sfregando un nuovo fiammifero.

Non appena si fu acceso, lo gettò fra le scaglie di zolfo, che presero fuoco incendiando anche le foglie. La piccola esca cominciò ad ardere. Dopo qualche minuto, Thomas prese a sventolare il cappello per alimentare le fiamme.

Graves fissò la luna crescente che, dapprima velata da alcune nuvole di passaggio, era tornata a illuminare il cielo. «C'è più luce qui che nella bottega di un fabbro», borbottò.

L'effetto del whisky bevuto stava svanendo, e con esso la falsa spavalderia degli uomini. Se il loro piccolo commando fosse stato intercettato dalle vicine truppe nordiste, ciò avrebbe potuto significare la cattura, addirittura la morte. Era ora di darsi una mossa.

«Trovato un punto adatto?» chiese a Taylor, che stava rientrando nel cerchio del fuoco.

«Trovato, Henry», bisbigliò l'uomo. «Vicino a quei pini laggiù.»

«Accendete qualcuna di quelle piante di tifa sul fuoco; ci serviranno da torce», ordinò Graves. «Tu, Dan, vai con Jack e cominciate a scavare la buca.»

Dan e Taylor si spostarono un poco più in là, fra gli alberi.

«Il falò ha preso bene», annunciò Thomas.

«Allora, cominciamo a mettere quei pezzi di affusto sulle fiamme.»

Taylor era madido di sudore. Scavare il primo tratto era stato facile: suolo sabbioso, un po' di argilla. Poi i due si erano imbattuti in uno strato di terreno solido, e ora procedevano centimetro per centimetro.

«Vorrei avere un piccone», borbottò Dan. «Si farebbe molto più in fretta.»

Graves smosse il fuoco con un bastone estraendone un pezzo di metallo; aspettò che Pruitt versasse dell'acqua sul ferro annerito, quindi si chinò e lo gettò da un lato, dove già si era formato un mucchietto di lastre e bulloni

sufficienti a riempire un canestro.

«Metti tutta la ferraglia che c'entra in quel secchio vuoto», ordinò Graves a Pruitt, «e gettala nel fiume. Poi riporta il secchio pieno d'acqua.»

Pruitt si affrettò a obbedire, mentre Graves si avvicinava al punto dello scavo per bisbigliare a Taylor: «A che profondità siete arrivati?»

«Quasi un metro.»

«È sufficiente. Venite ad aiutarci a trasportare qui le Gemelle e a calarle nella loro bara.»

Mentre Graves si allontanava, Dan risali dalla fossa. Le torce improvvisate si stavano spegnendo per lasciare il posto all'oscurità. «Il buco non è un granché, signor Taylor.»

«È vero, Dan, ma bisognerà accontentarsi.»

Come se lo avessero udito, comparvero Graves, Pruitt e Thomas con uno dei cannoni.

«Jack», mormorò Graves, «tu e Dan su un lato, io e Sol sull'altro.»

Fatti pochi passi, gettarono il cannone nella fossa, quindi tornarono indietro per ripetere l'operazione con la seconda bocca da fuoco.

«La buca non è un granché, Jack», commentò Graves con un sorriso.

«Questo maledetto terreno è molto più duro di quanto sembrasse, Henry», replicò Taylor.

Mentre Dan cominciava a gettare palate di terra sopra i cannoni, Graves indietreggiò strofinando le mani contro i pantaloni. «Prestami il tuo coltello, Sol», disse a bassa voce.

Infilata la mano in tasca, Sol ne estrasse il coltellino e lo aprì prima di porgerlo a Graves, che lo usò per pulirsi le unghie e glielo restituì. Thomas fece altrettanto, poi lo passò a Taylor che lo consegnò a Barnett.

«E ora, ragazzi», dichiarò Graves, «stringiamo un patto di sangue: non faremo parola di tutto questo ad anima viva fino a che la Confederazione non sarà tornata al potere.»

Gli uomini si sfiorarono le dita.

«Le Gemelle resteranno nascoste», aggiunse Taylor, «finché non potranno essere messe al sicuro.»

Tutti ripeterono le sue parole come un mantra.

«Segnate qualche albero con l'ascia», suggerì Graves, «e coprite di foglie la fossa.»

Afferrata l'ascia, Taylor incise alcuni tronchi lì attorno, mentre Pruitt e Thomas sparpagliavano foglie e rami sul terreno. Spostatosi di qualche metro più a est, Graves lasciò vagare lo sguardo in lontananza. Riuscì a

scorgere la luce accesa in una stanza di Harrisburg, in cima a un edificio di tre piani. Dopo essersi impresso nella mente dei punti di riferimento sull'intero arco dell'orizzonte, tornò verso gli altri. Barnett aveva girato il carrello, il cui muso era ora puntato verso i binari.

«Andiamocene da qui», ordinò Graves a bassa voce.

1905: quarant'anni dopo

«Eccoci qui, John», disse allegramente Graves.

Barnett stava guardando fuori della finestra. «Sembra passato tanto di quel tempo, Henry», mormorò. «Come se si fosse trattato di un sogno.»

Scendendo dal treno a Harrisburg, Graves e Barnett avevano trovato un mondo completamente diverso. Houston stava pian piano inglobando la cittadina e durante gli ultimi quarant'anni la zona era stata pesantemente edificata. Graves si era laureato, mentre Barnett era diventato un uomo d'affari di successo a Gonzales. Entrambi invecchiati, non somigliavano più ai giovani soldati dallo sguardo fiero del 1865. I capelli di Graves erano più bianchi che biondi. Barnett, da parte sua, esibiva una capigliatura sale e pepe e una pancetta tipica dell'uomo di mezza età. Nel corso degli anni, avevano perso i contatti con Taylor e con Thomas. Correva voce che il primo si fosse stabilito in Oklahoma nel 1889, durante la corsa per accaparrarsi la terra. Quanto a Sol Thomas, si diceva che fosse andato a nord, nei territori del Dakota, quando vi era stato scoperto l'oro, e che fosse morto a Deadwood uscendo in strada durante una rapina in banca, colpito da un proiettile vagante. Nessuno aveva notizie certe. Dopo la liberazione, Dan aveva scelto di restare al servizio di Graves. Era deceduto nel 1878, quando un'ondata di febbre gialla aveva spazzato il Sud.

«Torniamo alla Harris House», propose Graves, osservando una Ford modello C che si allontanava lungo la via con una serie di scoppiettii dal tubo di scappamento.

Percorsa la breve distanza che li separava da Myrtle Street, i due si guardarono intorno sorpresi. L'isolato in cui sorgeva l'albergo era stato raso al suolo. A nord c'era un nuovo edificio con l'insegna: HARRISBURG ELECTRICAL COOPERATIVE.

«Entriamo a chiedere informazioni», suggerì Graves.

Barnett annuì seguendolo all'interno.

L'impiegato al banco sollevò lo sguardo verso i nuovi arrivati. «Posso aiutarvi?»

«Da queste parti c'era un albergo chiamato Harris House», esordì Graves con un sorriso. «Se lo ricorda?»

«No, ma aspettate. Jeff», gridò girandosi verso il retro del negozio.

Un tizio anziano si presentò asciugandosi le mani in uno straccio. Era alto e magro, i capelli spruzzati di grigio e una barba molto curata.

«Jeff ha sempre vissuto da queste parti», spiegò l'impiegato.

«Saprebbe dirci in che punto sorgeva l'Harris House?»

«Non sento questo nome da trent'anni», rispose Jeff. «Dai tempi dell'aggressione nordista.»

«Siamo stati all'Harris subito dopo la guerra.»

«Dopo la guerra», ripeté Jeff. «Eravate yankee, ragazzi?»

«Nossignore», replicò Graves, «ribelli. Io sono il dottor Henry Graves e vengo da Lometa, e questo è John Barnett da Gonzales.»

Jeff annuì. «Bene. Non mi fido degli yankee.»

«Tornando all'albergo...»

«Vi trovate due isolati a sud del punto in cui sorgeva. Le strade sono state tutte rifatte una decina di anni dopo la guerra, quando hanno sostituito le rotaie. È cambiato tutto, ora, qui attorno.»

«Le rotaie sono state spostate?» chiese Graves, in preda all'ansia.

«Sicuro. La città è stata messa sottosopra, dall'ultima volta che siete stati qui.»

«Vicino al fiume c'era un edificio a tre piani», disse in fretta Graves. «Sa quale intendo?»

«La casa del vecchio Valentine. È ancora là. Tre isolati a nord e due a ovest.»

«Grazie infinite.»

«Nessun problema. Se vi serve aiuto per trovare qualcosa, datemi una voce.»

Quel giorno, Graves e Barnett si misero a caccia del sito dove erano stati sepolti i cannoni.

Né quella ricerca né le successive diedero alcun risultato.

2
Che ha fatto, dottor Graves?
1987-1997

Ogni volta che rientriamo da Harrisburg dopo aver cercato le Gemelle, giuriamo a noi stessi di non tornarci mai più. È l'unica cosa ragionevole da

fare. Non voglio offendere i bravi abitanti di Harrisburg, ma riesco a immaginare luoghi più esotici per passarci una vacanza. Quale sia il motivo per cui siamo andati a torturarci da quelle parti per ben quattro volte, non lo saprò mai. So che continuiamo a spingerci ai limiti della psicosi, e questo significa che abbiamo definitivamente perduto il contatto con la realtà.

Come altri ricercatori che sono finiti schiavi delle Gemelle - alcuni di loro hanno speso metà della propria vita dando loro la caccia - sono convinto che, nonostante i dati incoerenti e frammentari a disposizione, esse siano effettivamente sepolte da qualche parte attorno a Harrisburg. Non è poi così inconcepibile, se si considera che fino a quattordici anni ho creduto a Babbo Natale, alla storia della fatina che viene a prendersi il dente da latte sotto il cuscino e all'esistenza delle vergini.

Nessuno sa realmente cosa accadde alle famose Gemelle messe a buon frutto da Sam Houston durante la battaglia di San Jacinto. Circolavano voci secondo le quali erano state affondate nella baia di Galveston per non farle cadere nelle mani dei soldati nordisti, o erano state spedite a nord dopo la guerra per essere poi fuse, oppure - la storia più fantasiosa di tutte - seppellite a Harrisburg alla fine del conflitto. La verità si è probabilmente persa nella nebbia del tempo.

L'unica fonte attendibile è il racconto di un testimone oculare, un soldato nordista di stanza a Houston che trovò i cannoni ammucchiati con molti altri vicino ai suoi baraccamenti. Sul punto di essere congedato dall'esercito, il caporale M.A. Sweetman scriveva sul suo diario, il 30 luglio 1865:

> Ho visto una quantità di vecchi cannoni, uno o forse più di grosse dimensioni, tutti smontati. Non c'erano cassoni, avantreni degli affusti né casse di munizioni, e i cannoni avevano l'aria di essere stati prelevati da qualche parte, trasportati e deposti lì temporaneamente, in attesa di essere trasferiti altrove. Fra gli altri c'erano due cannoni da 24 corti, dall'aria molto comune.

Sweetman trovò un altro paio di bocche da fuoco che giudicò interessanti:

> Sulle placche di bronzo fissate all'affusto di legno di ciascuno dei due cannoni da 6, assai più simmetrici per forma e apparenza, c'era la seguente scritta, la prima riga della quale in inglese antico.

LE GEMELLE
QUESTO CANNONE FU USATO CON EFFETTI DEVASTANTI
NELLA BATTAGLIA DI SAN JACINTO.
DONATO ALLO STATO DEL TEXAS
DALLO STATO DELLA LOUISIANA
4 MARZO 1861
HENRY W. ALLEN
CHARLES C. BRUSLE
WILLIAM G. AUSTIN
COMITATO DI RAPPRESENTANZA

> A giudicare dallo stato dei cannoni nel momento in cui li vidi, sembrava evidente che nessuno all'epoca vi fosse interessato, e se l'unico scopo era realmente quello di sbarazzarsene, è più probabile che siano stati gettati nel Buffalo Bayou piuttosto che spediti.

A questo punto, esce di scena Sweetman per lasciare il posto al dottor H.N. Graves.

Sulla via di casa dopo la fine del conflitto, il dottor Graves e i suoi compagni scesero dal treno a Harrisburg, poco meno di dieci chilometri a sud di Houston, il 15 agosto 1865. Secondo le parole dello stesso Graves:

> Arrivando a Harrisburg, appena smontati dal treno vedemmo una quantità di cannoni di varie dimensioni ammucchiati di fianco alle rotaie. Osservando la pila di armi, fui stupito nel notare che fra di esse c'erano le famose Gemelle, e sentii che almeno loro dovevano essere protette dal vandalismo o dalla confisca da parte delle truppe nordiste, sul punto d'impossessarsi del Texas. Pertanto, suggerii ai miei commilitoni, Sol Thomas, Ira Pruitt, Jack Taylor e John Barnett di Gonzales, di seppellire le Gemelle. Uno di loro mi rispose: «D'accordo, le sotterreremo talmente in profondità che nessun maledetto yankee le troverà mai».

Graves prosegue dicendo:

> Prima di interrare i cannoni, asportammo le parti di legno degli

> affusti e le bruciammo. Gli affusti vennero da noi gettati nel fiume, dopo di che facemmo rotolare le bocche da fuoco per trecento o quattrocento metri nella boscaglia.

Questa dichiarazione mi ha messo in difficoltà. Prima di tutto, quali parti di legno? Un affusto da cannone era costruito *interamente* in legno. Secondo problema: un fuoco avrebbe sollevato sospetti. I soldati nordisti erano accampati a circa un chilometro di distanza, e spesso si recavano a Harrisburg a piedi per mangiare e bere. Terzo problema: che cosa era avanzato degli affusti da gettare nel fiume, se erano stati dati alle fiamme? E infine, quarto punto: perché far rotolare i cannoni per quattrocento metri fra gli alberi, quando si potevano spostare usando gli affusti? Inoltre, non è possibile farli rotolare a causa degli orecchioni, gli spinotti posti ai due lati della canna per consentirle di alzarsi e abbassarsi. L'intero scenario non sembra avere senso. E, ancora, era una notte calda, afosa. Per quanto induriti dalla guerra, quei ragazzi non erano certo in ottime condizioni fisiche, e uno di loro aveva addirittura il morbillo. Perciò, non credo che avessero potuto sollevare i cannoni come dichiarato da Graves, di sicuro non in mezzo a un bosco, di notte. Dovevano avere seguito una strada o un sentiero per la maggior parte del percorso, prima di inoltrarsi fra gli alberi.

Graves continuava:

> Risultò che il terreno, nel punto prescelto per la sepoltura, era più compatto del previsto, per cui riuscimmo a scavare una buca di soli settantacinque, novanta centimetri. Interrammo quindi le piccole Gemelle in una fossa unica, poco profonda, e contrassegnammo il sito come meglio potevamo intaccando i tronchi circostanti a colpi d'ascia. Battemmo il più possibile il terreno con i piedi per ricompattarlo, e lo coprimmo con foglie e rami.

Questo è l'unico resoconto dettagliato fornito da Graves. Se solo avesse precisato la direzione presa da lui e dai suoi compagni quando avevano sospinto i cannoni nella notte, dopo averli sottratti! Sfortunatamente, aveva lasciato più quesiti che risposte.

Prima di partire, tutti gli uomini avevano giurato solennemente di non rivelare il nascondiglio dei cannoni fino a che non fosse stata scongiurata l'eventualità di una loro confisca da parte del nemico.

Nel 1905, quarant'anni più tardi, il dottor Graves e John Barnett tornaro-

no a Harrisburg nel tentativo di localizzare il luogo dove erano stati sepolti i cannoni. Ciascuno di loro tracciò una mappa secondo ciò che ricordava dei punti di riferimento presi, quindi confrontarono i disegni. Tutte e due le mappe coincidevano; gli uomini, tuttavia, non riuscirono a identificare il sito esatto, dal momento che il territorio aveva subito notevoli modifiche... una situazione che riscontro fin troppo spesso, durante le ricerche effettuate dalla NUMA.

I due, in realtà, trovarono tre degli alberi originariamente segnati a colpi d'ascia, e due delle pietre che avevano piazzato nella zona. Questo starebbe a indicare che le Gemelle dovevano trovarsi entro un raggio di tre metri e mezzo o poco più.

Trascorsero altri quindici anni. Nel 1920, Mamie Cox, una giornalista dell'*Houston Chronicle*, convinse il dottor Graves a tornare a Harrisburg per tentare nuovamente di rintracciare le Gemelle. Secondo il racconto della donna, a Graves venne fatto fare un giro di Harrisburg in auto, prima di sostare nella zona in cui in linea di massima dovevano essere sepolti i cannoni. Purtroppo non fu fornito alcun dettaglio sul punto in cui l'auto si era fermata per le ricerche, né su chi fosse il proprietario dell'appezzamento nel quale si suppone Graves avesse scoperto due dei contrassegni lasciati nel 1865.

Così finisce la storia intrigante di uno sconcertante mistero.

Negli anni, numerosi sono i texani che si sono lasciati tentare dalla ricerca di quella loro preziosa eredità. Molti, individualmente o in gruppi, hanno sondato il terreno intorno a Harrisburg alla ricerca dei cannoni; con ogni probabilità, sono stati gli unici turisti del posto. Nonostante i loro sforzi nelF analizzare indizi e nell'inseguire tracce allettanti non siano approdati a nulla, continuano ancora a cercare. E altrettanto fa la NUMA.

Battemmo la boscaglia per la prima volta nell'autunno del 1987. Wayne Gronquist, avvocato di Austin nominato in seguito direttore generale della NUMA, riunì una decina di texani in possesso di metal detector e li ingaggiò per le ricerche. La prima perlustrazione fu concentrata nella zona a ovest delle rotaie, che correvano a nord attraverso il Bray's Bayou fino a Houston. Ci disponemmo su una fila e avanzammo verso l'interno partendo dal fiume.

Era come cercare di raccogliere dei coriandoli con una forchetta legata a un bastone durante una bufera di vento. Nel corso degli anni, le fabbriche avevano utilizzato quel luogo come discarica, gettandovi di tutto: scorie

metalliche, fusti da duecento litri, vecchi frigoriferi. C'era tanto di quel ferro che i metal detector e i magnetometri rischiavano di fondere.

Fui proprio io a fare l'unica scoperta della giornata. Stavo perlustrando un tratto di erba alta e mi venne un colpo quando vidi balzare fuori due immigrati clandestini che si diedero alla fuga attraverso il campo. Dovevano essersi nascosti o addormentati nell'erba, e io avevo rischiato di calpestarli. Gli gridai dietro: «Tutto a posto, godetevi la giornata!» Ma scomparvero fra gli alberi senza neppure lanciarsi un'occhiata alle spalle.

Nel 1988, Gronquist incappò in un altro manipolo di texani a caccia dei cannoni; il gruppo era guidato da Richard Harper e da Randy Wiseman, che accettarono di unire le loro forze a quelle della NUMA. La nostra squadra era composta da Bob Esbenson, Dana Larson, Tony Bell e la famiglia Ross. Ci eravamo radunati tutti a Harrisburg in marzo per dare il via alle ricerche. Mentre controllavamo il lungofiume, Harper e Wiseman noleggiarono una grossa escavatrice per realizzare una trincea lunga una trentina di metri, larga sei e profonda quattro e mezzo, ma non trovarono nulla d'interessante.

Il giorno seguente, utilizzando il gradiometro Schonstedt, scoprii un bordo metallico proveniente da una vecchia ruota di vagone; lo estrassi insieme a numerose bottiglie vecchie. Avevo l'impressione che la guarnizione fosse troppo stretta per un affusto da cannone, era più probabile appartenesse alla ruota di un carro ferroviario. Ma Harper e Wiseman, entusiasti, erano certi che facesse parte dell'affusto delle Gemelle. In seguito, datarono le bottiglie intorno al 1860.

L'indomani, scoppiò un conflitto fra i due gruppi. Harper e Wiseman si arrabbiarono perché uno dei volontari muniti di metal detector risultò essere un noto cacciatore di tesori. Perché la cosa li preoccupasse tanto, non l'ho mai capito. Se pure li avessimo trovati, non c'era altro luogo dove portare i cannoni se non a Austin, la capitale dello Stato, e da lì ai laboratori della Texas A&M che ne avrebbero curato la conservazione. Erano anche delusi dal fatto che non avevamo noleggiato un'escavatrice più potente, anche se avevamo effettuato gli scavi lungo le rotaie come da loro richiesta. Inoltre, era sorto un problema di diritti di proprietà. Mi venne il dubbio che considerassero le Gemelle come loro di diritto, e noi come intrusi che si erano intrufolati nel loro territorio.

Mi dissi che era un momento perfetto per sgattaiolare via nella notte verso il bar più vicino e un bel bicchiere di tequila on the rocks.

Per il safari successivo fra le boscose campagne di Harrisburg infestate dalle zecche, chiesi l'aiuto di Connie Young, la famosa medium residente a Enid, in Oklahoma. Insieme a Craig Dirgo, che affrontava la sua prima spedizione con la NUMA, raggiungemmo in auto Harrisburg mentre Connie metteva in atto la sua magia. Individuò due zone «calde» fra le rotaie della Southern Pacific e il Bray's Bayou. Proseguimmo quindi per Galveston, dove Wayne Gronquist e un gruppo di volontari stavano cercando la *Invincible*, la nave da guerra della Repubblica del Texas. Connie riteneva ci fosse una possibilità che la *Invincible* si trovasse sotto la sabbia della spiaggia, dal momento che la linea di costa era avanzata di quasi un chilometro dopo la posa di una lunga barriera di rocce effettuata al volgere del secolo. Un allevatore texano che si era offerto di darci una mano prese a percorrere la spiaggia avanti e indietro con il suo fuoristrada, mentre io mi trascinavo dietro un gradiometro. Connie, Craig e un boy-scout si unirono a noi.

Mentre ammazzavamo il tempo in attesa che un obiettivo si manifestasse sui registratori, mi girai verso Connie e dissi: «Certo che il tempo vola, quando ci si diverte».

Avevo appena finito di pronunciare la frase, quando l'allevatore finì a tutta velocità in una buca nella sabbia. Craig e io fummo entrambi sbalzati a terra dal cancelletto in fondo alla vettura sul quale eravamo seduti. Dopo essere rotolato sulla sabbia, lui si rialzò. Io volai in aria e ricaddi di testa. Il colpo mi aveva lesionato due dischi della colonna vertebrale. Angoscia e tormento sono termini insufficienti a descrivere il dolore che provavo. Riuscivo solo ad ansimare, incapace di spiccicare parola. Mi stavano tutti intorno frastornati, convinti che mi fossi spezzato la spina dorsale, quando Craig si avvicinò togliendosi un po' di sabbia dall'orecchio e si chinò a esaminarmi.

«Non mi sembri troppo in forma», commentò inclinando la testa per lasciar uscire i granelli di sabbia dall'orecchio.

Col tempo, Dirgo si è dimostrato un maestro nel dire le cose più ovvie.

«Fammi vedere come muovi le gambe», ordinò.

Eseguii, nonostante il dolore. A quel punto, si abbassò su di me e mi aiutò a rialzarmi.

«Credo che sopravvivrai quanto basta per poterlo raccontare in uno dei tuoi libri», commentò mentre mi tiravo lentamente in piedi, «ma potremmo fare un salto all'ospedale, già che ci siamo.»

Una visita in ospedale e una serie di raggi X bastarono a chiarire la situazione. Avevo perduto un centimetro e mezzo a causa dell'età, e altri tre centimetri e mezzo per i due dischi schiacciati. Ero sceso da un metro e novanta a un metro e ottantacinque nel giro di due secondi; non ero più alto quanto Dirk Pitt, l'eroe dei miei libri. Sarebbero trascorsi diciotto mesi prima che il dolore cominciasse lentamente a diminuire.

Credo che Craig abbia ben descritto la situazione quel giorno mentre, lasciato l'ospedale, tornavamo verso l'albergo in un'auto a noleggio: «Ho temuto che avessimo ucciso la gallina dalle uova d'oro».

«Ce la farò», borbottai a denti stretti.

Craig imboccò la strada che costeggiava la diga di Galveston. «Sai che hanno di buono i motel?»

«Cosa?»

«I distributori di ghiaccio.»

Craig, che nel corso degli anni si è dimostrato più che abile quando c'era da rubacchiare qualcosa, proseguì: «Vado a cercare un sacco della spazzatura e lo riempio di ghiaccio, poi vedo di procurarmi del nastro adesivo e te lo avvolgo intorno al corpo per tener fermo il tutto».

Funzionò, ma sembravo un gobbo.

Il giorno seguente, non potendo uscire in barca, istruii Gronquist affinché nella sua caccia all'*Invincible* col gradiometro cominciasse a percorrere le linee di ricerca dall'estremità esterna della griglia procedendo verso l'interno. Non volevo stargli in mezzo ai piedi, quindi pensai di distrarre la mente dal dolore con una spedizione collaterale. Fu così che Connie, Craig e io prelevammo un piccolo magnetometro manuale e, percorsa in auto la breve distanza che ci separava da Harrisburg, andammo in cerca delle Gemelle.

Craig prese ad azionare il magnetometro lungo la zona mentre Connie si concentrava sulle vibrazioni. A un certo punto ottenemmo una lettura, seppur bassa, che poteva suggerire la presenza di un oggetto sepolto. Tornato in città, Craig noleggiò un'escavatrice e un operatore in grado di azionarla. Ero ancora in preda a fitte insopportabili quando Connie, Dio la benedica, mi procurò una sdraio sulla quale adagiarmi e rilassare la schiena dolorante durante lo scavo.

Non appena arrivò l'operatore con l'escavatrice, cominciò a piovere. Mentre ce ne stavamo là seduti stringendo i denti e riparandoci la testa con dei giornali, Craig non faceva che arrampicarsi sulla benna, infilarsi nel

solco ogni pochi centimetri e azionare il magnetometro sul fondo, che si andava rapidamente colmando d'acqua. Via via che scendevamo in profondità, il segnale si andava facendo sempre più debole fino a scomparire.

Pagai il paziente operatore dell'escavatrice, quindi tornammo al Gaidos Motor Lodge, il motel dove risiedevamo a Galveston. Appena arrivati, Connie bagnata fino al midollo, Craig che sembrava un pupazzo di neve fatto col fango e io piegato in due come il gobbo di Notre Dame, trovammo Gronquist e compagni intenti a fare i bagagli e sul punto di andarsene.

«Che succede?» chiesi. «Il programma prevede altri quattro giorni di ricerche.»

Gronquist chiuse di scatto la valigia e cominciò a camminare verso la porta. «La risacca ci ha rovesciato la barca, il gradiometro è finito in mare e si è rovinato con l'acqua salata. Perciò, ci arrendiamo e ce ne torniamo a casa.»

Ero a metà strada fra l'arrabbiato e il furibondo. «Avete almeno portato a termine la griglia di ricerca?»

«No», bofonchiò Gronquist. «Stavamo percorrendo il primo tratto quando un'onda ha colpito la fiancata della barca.»

«Ti avevo detto di cominciare al largo, dove è più calmo.»

Gronquist si strinse nelle spalle. «Ho pensato che fosse meglio partire dal punto dove credevo potesse trovarsi la nave.»

Mi dissi che era un vero peccato che, non essendo domenica, Gronquist non fosse rimasto a letto a dormire.

Togliendosi un po' di fango da sotto gli occhi, Craig dichiarò: «Posso provare a riparare il gradiometro, ma vi dispiace se faccio una doccia, prima?»

Più tardi, quella sera, aggiustò il danno con un asciugacapelli preso in prestito dal bancone del motel insieme a una bomboletta spray di lubrificante, un po' di stagno e un saldatore comprati nel negozio di ferramenta. A quel punto i volontari si erano già arresi, ma Connie, Craig e io riuscimmo a buttar via i giorni che ci restavano nella vana ricerca dei cannoni.

Così ebbe fine la grande calamità del 1989.

Avrei dovuto depennare le Gemelle dalla mia lista di cose da fare, ma ero travolto da un'ostinazione senza eguali. Saremmo tornati.

I round successivi del combattimento furono affrontati da Craig, me e mio figlio Dirk. Ai tempi in cui Craig dirigeva l'ufficio della NUMA, era

solito venire un paio di volte la settimana a casa mia sulla Lookout Mountain, fuori Denver, per aggiornarmi sulle ultime novità, e passavamo ore e ore a chiacchierare. Uno degli argomenti preferiti erano le Gemelle. Non voleva arrendersi, e io neppure, perciò tornavamo periodicamente sull'argomento studiando ogni volta nuove strategie. I nostri voli di fantasia raggiungevano vette altissime, quanto a elaborazione e cura dei particolari.

I momenti che preferivo erano quelli in cui, al calar della sera, andavamo in giro per i boschi vicino a casa mia muniti di pedometro. Dopo aver percorso quattrocento metri in una direzione a caso, contrassegnavamo alcuni alberi con spruzzi di vernice spray e tornavamo per vie diverse. Una settimana più tardi, tornavamo per tentare di ritrovarli. Non ci riuscimmo mai. Non solo, ma quando ricontrollavamo la distanza con il pedometro, scoprivamo che la zona nella quale avevamo cercato i tronchi macchiati di vernice distava in genere dai duecento ai duecentocinquanta metri da casa mia. Ciò dimostra che, senza strumenti adeguati, valutare una distanza in un bosco di notte è un'impresa a dir poco aleatoria.

In seguito, tentammo di trasportare fra gli alberi per un tratto un sacco di cemento, molto meno pesante di un cannone di ferro. Credo di poter affermare che, se veramente hanno spostato quei cannoni, non possono aver percorso quattrocento metri; al massimo cento o centocinquanta, direi.

Sia nel 1989 sia nel 1994, Craig si era fermato a Harrisburg una giornata andando o tornando da altri siti, ma invano. Nel 1995, quando la NUMA tornò a cercare la nave della marina texana *Invincible*, Craig e io ci facemmo un'altra capatina. Rido ancora, quando ci ripenso. Mio figlio Dirk doveva raggiungerci da Phoenix quel pomeriggio per darci una mano e, dal momento che Harrisburg è molto vicina all'aeroporto Hobby dove Dirk sarebbe atterrato, Craig e io decidemmo di dedicarci alle ricerche fino a pochi minuti prima del previsto orario di arrivo del suo aereo, per poi correre a prenderlo.

Nel corso degli anni, avevamo battuto la zona in lungo e in largo; ci stavamo ora concentrando su un'area a nord della vecchia stazione e a est dell'attuale linea ferroviaria in direzione nord-sud. Si tratta di un punto fittamente alberato, coperto da cespugli, dove sarebbe consigliabile aggirarsi con le maniche lunghe e un bel machete. Dopo aver stabilito una griglia di ricerca, Craig e io cominciammo a perlustrare metodicamente la zona. A ogni minimo segnale del detector bisognava scavare, e allo scopo ci eravamo portati dietro un piccone e una pala.

La mia prima, grossa scoperta fu un vagabondo che viveva in quel tratto di bosco: si svegliò di soprassalto, atterrito, mentre stavo per calpestarlo avanzando a testa bassa. Fuggì fra gli alberi come un cervo spaventato da un orso, lasciandosi alle spalle persino la sua scatola di cartone. La spostai in un punto che avevo già controllato e verificai il terreno sottostante: niente.

Faceva caldo, ormai. Sudati fradici, Craig e io proseguimmo le ricerche. Dopo un'ora circa, Craig scoprì un fusto da duecento litri che era stato sotterrato; poco dopo, io rinvenni sotto terra un vecchio blocco motore. Così trascorsero le ore, fino al primo pomeriggio. Avevamo deciso di aspettare l'arrivo di Dirk per pranzare, nell'eventualità che non avesse già mangiato a bordo dell'aereo.

Dopo aver contrassegnato la zona che avevamo già controllato, raccattammo piccone, pala e detector e tornammo verso l'auto presa a noleggio. Lanciai un'occhiata a Craig. La sua maglietta era talmente intrisa di sudore che si sarebbe potuta strizzare, e il viso era coperto di terra. Aprì il bagagliaio dell'auto e vi gettò gli attrezzi, dopo averne estratto due lattine di soda ormai calde. «Tom Clancy sta bevendo dell'ottimo champagne, in questo momento», borbottò porgendomene una.

«Grazie», mormorai mentre la aprivo.

Craig fece il giro dell'auto e aprì lo sportello... e un'ondata di calore eruppe dall'interno essiccandomi i bulbi oculari. Dopo essersi lasciato scivolare sul sedile del guidatore, il mio amico girò la chiave. Qualche istante più tardi eravamo in marcia verso l'aeroporto.

Lanciai un'occhiata all'orologio. «Dovremmo avere giusto il tempo per parcheggiare ed entrare», commentai.

Craig infilò la macchina in un parcheggio per soste brevi, quindi ci avviammo sull'asfalto verso il terminal. Dio, che caldo faceva! Quando le porte automatiche del terminal si spalancarono, ci dirigemmo verso l'area ritiro bagagli. Non dovevano esserci più di cinque gradi, là dentro. Ancora oggi, Craig giura di aver visto le nuvolette prodotte dal proprio fiato.

E poi c'erano le occhiate dei passeggeri appena sbarcati. Craig avanzava fra di loro in cerca di Dirk con aria indifferente, ma lo spettacolo era a dir poco comico. Aveva gli stivali coperti di polvere e fango, i pantaloni e la maglietta intrisi di sudore. Ma non era questa, la cosa più divertente: non appena entrati nel terminal, il freddo l'aveva aggredito facendolo tremare come un fattore della Georgia che vada a pescare sul ghiaccio per la prima volta. Con le spalle scosse dai brividi, non faceva che strofinarsi le mani

come uno scienziato pazzo intento a progettare la distruzione del globo. Si muoveva creando il vuoto intorno a sé, simile a un carro armato che avanza in una cristalleria. Finalmente, dall'altro lato del terminal comparve Dirk, diretto verso il nastro trasportatore.

Dopo la prima occhiata, si fermò di botto e scoppiò in una risata. «Che diavolo avete combinato, voi due?» ansimò fra le risa.

«È tutta colpa di quelle dannate Gemelle», risposi. «Ti spiegheremo poi.»

Quelle dannate Gemelle. Dirk e Craig vi si dedicarono ancora nel 1997, quando la NUMA stava operando a Galveston in cerca dell'*Invincible.* Questa volta, si mossero all'esterno della zona di ricerca principale per controllare alcune delle case nelle vicinanze. Quando Dirk e Craig lavorano insieme, fanno spesso pensare a una parodia di Gianni e Pinotto. I due si danno la battuta a vicenda, e ammazzano il tempo recitando insulse scenette e mediocri imitazioni. Di solito, tutto inizia con un innocuo commento e va degenerando sempre più.

Le Gemelle, poi, hanno il potere di scatenare in entrambi una sorta di frenesia.

«Fa abbastanza caldo per te?» cominciò Dirk, mentre i due stavano scaricando l'equipaggiamento dal bagagliaio dell'auto a noleggio.

«Tutto quello che ci serve è dell'acqua e qualche persona di buona volontà», replicò Craig.

«Naturale», assentì Dirk. «Persino all'inferno non avrebbero bisogno di altro.»

Craig soppesò fra le mani un piccone. «Volontari. Ci servono dei volontari.»

«Potremmo mettere un'inserzione sul giornale», buttò là Dirk, mentre finiva di scaricare gli attrezzi e richiudeva il bagagliaio. I due si avviarono verso la zona delle ricerche.

«Specificando che cerchiamo gente a cui piace un'intensa noia intervallata da momenti di estremo sconforto. I masochisti sono benvenuti», rincarò Craig.

«I vostri hobby sono la magnetometria, sudare e scavare buchi? La NUMA ha bisogno di voi.»

«Avete mai nascosto intenzionalmente un oggetto per il solo gusto di ritrovarlo in seguito? Potreste fare al caso nostro.»

«Accettereste di lavorare gratis?» fece Dirk.

Scoppiando in una risata, Craig aggiunse: «Sareste disposti a *pagarci* per soffrire?»

Dirk indicò un fossato di fronte ai ruderi di una vecchia casa. Cominciarono a far passare il gradiometro avanti e indietro, mentre Craig teneva d'occhio l'indicatore.

«Avete mai avuto talmente caldo da sentirvi la lingua sudata?» chiese Dirk.

«Siete mai stati costretti a lavare i vestiti nel lavandino di una camera d'albergo?»

«Perché persino la lavanderia a gettoni si è rifiutata di servirvi?»

«Fermo», esclamò d'un tratto Craig. «Indietro di una trentina di centimetri.»

Dirk esaminò l'area indicatagli.

«Poca roba», borbottò Craig. «Proseguiamo.»

«Vi piace il cibo molto unto?» riprese Dirle.

«Potreste vivere a patatine fritte e soda calda?»

Dirk si girò a guardare il compagno. «Spostiamoci un po'. Magneticamente parlando, questa è una zona morta.»

«Già, è vuota come il cuore di una prostituta.»

«Deserta come un concerto di Vanilla Ice.»

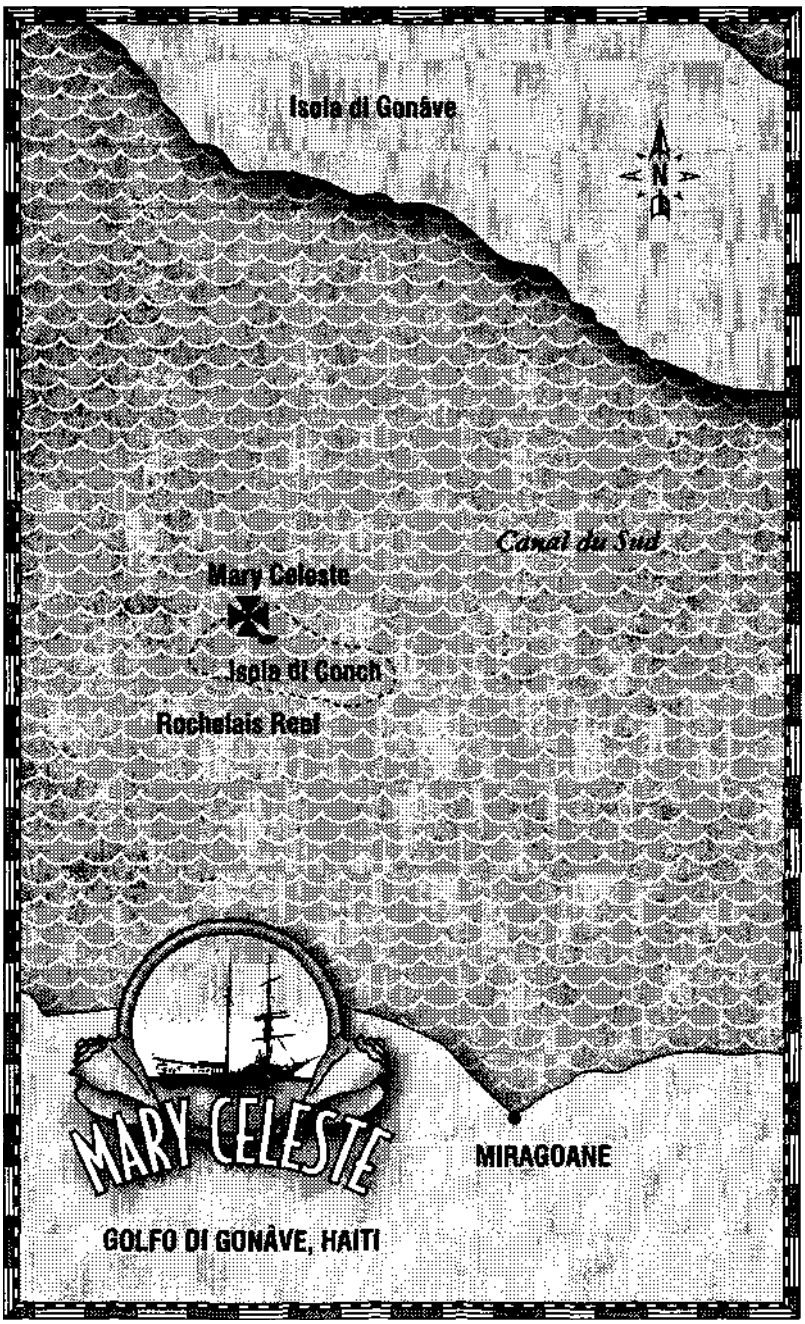
Questo può darvi un'idea abbastanza precisa di ciò che avvenne durante la prima mezz'ora di ricerche. Se moltiplicate il tutto per otto ore o più, capirete che razza di fuoco di sbarramento verbale io debba affrontare di solito. Quando è possibile, spedisco quei due in missione da soli. Altrimenti, Ralph e io li releghiamo in fondo alla barca.

Più tardi, quel giorno, Dirk ottenne dal magnetometro una lettura interessante all'interno di un recinto per cavalli. Craig e il dono di una cassa di birra Miller convinsero il proprietario a lasciar loro eseguire uno scavo. Dopo aver preso a picconate il terreno durissimo per gran parte di un pomeriggio canicolare, i due rinvennero una vecchia incudine sepolta a quasi due metri di profondità. Perciò, andarono in cerca di un nuovo obiettivo. È questa, la vera natura del nostro lavoro.

Agli inizi del 2001, Craig mi raggiunse in aereo a Phoenix per proseguire insieme a me nella stesura di questo libro. Dedicammo un paio di giorni allo studio del file delle Gemelle, e ne venne fuori un'ennesima ipotesi. Il tempo ci dirà se avevamo ragione o no. Sia Dirk sia Craig, tuttavia, hanno

formulato una richiesta: quando la NUMA deciderà di tornare sul posto, vogliono che si scelga un mese qualunque tranne agosto. Gente di poco carattere.

PARTE VII
La *Mary Celeste*



1
La nave del mistero
1872

Quando la *Mary Celeste* lasciò il molo 50 sull'East River, non vi era motivo di pensare che quel viaggio sarebbe stato diverso da tutti gli altri. Quel martedì era una giornata grigia e rigida, ma niente di eccezionale. Una classica giornata d'inizio inverno a New York, simile a centinaia prima e dopo di lei. Di certo, la gente girava col cappotto, ma non faceva ancora talmente freddo da dover camminare piegati in due per difendersi dal vento. Un giorno normale, insomma, con l'inverno che si avvicinava rapidamente.

Il comandante Benjamin Spooner Briggs si tirò la barba a punta, poi corresse leggermente la rotta. La forte corrente dell'East River tentava di sospingerlo nuovamente contro la banchina. Si girò verso il secondo di bordo, Albert Richardson di Stockton Springs, nel Maine. «Serrare la vela di straglio di maestra», gli gridò.

Imprigionato dal tessuto, il vento spinse la nave più al centro del fiume.

Il comandante annuì lievemente, come ad approvare la mossa della *Mary Celeste*. Briggs era figlio di un capitano di mare di Wareham, nel Massachusetts. Benjamin era il secondo di cinque figli, e tutti i suoi fratelli tranne uno avevano scelto la carriera marinara. La sua era stata un'infanzia fatta di racconti di mare, di lettere provenienti dai porti più lontani. A Sippican Village, dove aveva finito per stabilirsi il loro clan, si diceva che se si feriva con un coltello uno dei ragazzi Briggs, dalle sue vene usciva acqua salata. Sul mare, il comandante si sentiva a proprio agio come davanti al camino di una bella casa. Quale comproprietario della *Mary Celeste*, era ansioso di cominciare il viaggio.

Annusò l'aria, quindi ruotò lievemente il timone.

Nell'alloggio del comandante sottocoperta, Sarah Elizabeth Briggs, la moglie di Benjamin, stava accudendo la loro figlioletta di due anni, Sophia Matilda. Dopo averle dato da mangiare e averla deposta in un piccolo recinto di legno, Sarah prese a suonare una lenta melodia all'armonium, fino a che la piccola si addormentò.

Non era la prima volta che la signora Briggs accompagnava il marito in viaggio, ma sarebbe stata l'ultima.

I venti non erano favorevoli.

La *Mary Celeste* si trovava un miglio al largo di Staten Island, quando Briggs diede l'ordine. «Mettersi in panna!» gridò ai marinai. «Diamo fondo in attesa che muti il vento.»

Una volta stabilizzata la nave, il comandante scese sottocoperta per verificare il carico. A parte alcune casse piene di effetti personali destinate a

uno studente d'arte newyorkese che stava studiando in Italia, la stiva conteneva un unico tipo di merce: barili di alcol destinati a Genova, millesettecento in totale, spediti dalla Meisser, Ackerman & Company, 48 Beaver Street, New York City.

Fedele all'educazione yankee ricevuta, Briggs era un uomo prudente. Sebbene i barili fossero ben chiusi e apparissero intatti, lo preoccupavano le possibili esalazioni. Più di una nave era esplosa e andata a fuoco trasportando merci così pericolose. Avendo a bordo sia la moglie sia la figlioletta, voleva assolutamente prevenire qualsiasi possibile incidente.

Soddisfatto dello stato del carico, lasciò la stiva e si diresse verso la propria cabina. Sarah era seduta alla macchina per cucire a pedale, intenta a fare l'orlo a un abito da bambina.

Accanto a lei, Sophia se ne stava tranquillamente in piedi all'interno di un recinto pieghevole in noce rifinito al tornio. Vedendo entrare Briggs, chinò la testolina da un lato e lo fissò con aria interrogativa. «Da», strillò.

Il capitano Briggs si avvicinò al recinto e accarezzò i capelli della figlia. Poi si rivolse a Sarah con un sorriso. «I venti ci sono contrari», la informò. «Aspetteremo che cambino.»

«Qualche idea su quanto tempo ci vorrà?» chiese Sarah in tono tranquillo.

«Il barometro indica delle variazioni, ma non c'è modo di saperlo per certo.»

Nelle prime ore di giovedì 7 novembre il vento cominciò a collaborare.

Un pilota condusse la *Mary Celeste* dal punto di ancoraggio ad acque più profonde. Una volta oltrepassate le secche e raggiunto l'oceano Atlantico, un rimorchiatore venne a raccogliere il pilota per riportarlo a New York City; com'era consuetudine. Lasciando la nave per farsi portare a terra, l'uomo portò con sé delle lettere da impostare: le ultime missive del comandante e dell'equipaggio della *Mary Celeste.*

Benjamin Briggs andò dietro il timone e mise la prora a levante. Il mare era ostinatamente agitato, quel giorno, e aveva il colore dell'inchiostro. L'acqua sembrava fatta di lastre di marmo nero come quelle che si usano per erigere un mausoleo. La *Mary Celeste* procedeva sulle montagne russe. Davanti alla prora, le onde si sollevavano a formare un muro di rabbiosa indignazione; poi, non appena la prora superava la sommità dell'ondata, la nave sprofondava in basso con una violenza tale che il comandante sentiva lo stomaco salirgli in bocca. Era come stare seduti su una sedia a dondolo che schizzava fino al soffitto.

A seicento metri c'era il fondo. Duemila miglia più avanti, le Azzorre.

Avendo già affrontato il mare in condizioni proibitive, Briggs non era preoccupato. La sua nave era forte e robusta, l'equipaggio selezionato ed esperto. C'era il secondo ufficiale Albert Richardson, ventottenne dalla carnagione chiara e i capelli castani. Richardson aveva prestato servizio nei volontari del Maine durante la guerra civile, perciò Briggs lo sapeva temprato alle avversità. La sua paga era di cinquanta dollari al mese. Il terzo ufficiale Andrew Gilling, venticinquenne originario di New York City, con carnagione e capelli chiari, aveva maturato una grande esperienza sul mare in Danimarca. Guadagnava trentacinque dollari al mese. Il cuoco e steward, Edward William Head, aveva ventitré anni e si era appena sposato. Paga: quaranta dollari mensili.

I mozzi e i marinai comuni ricevevano trenta dollari al mese.

I fratelli Boz e Volkert Lorenzen, rispettivamente di venticinque e ventinove anni. Arian Martens, trentacinque anni. Gottlieb Goodschaad, il più giovane, ventitré anni. Tutti originari della Germania, tutti uomini esperti. Tutti, compreso Gilling, registrati all'indirizzo: 19 Thames Street, New York. L'associazione marinai.

Edward Head avanzò con precauzione in coperta verso il comandante Briggs. «Comandante», gridò per sovrastare il vento, «posso portarle qualcosa?»

«Mangerò a fine turno», rispose Briggs. «Fra un'ora e mezzo.»

«Un po' di caffè?» insistette Head girandosi per tornare sui suoi passi.

«Una tazza di tè bollente con la melassa, per fermarmi lo stomaco.»

«Gliela porto subito.»

In quell'istante, presso i moli di New York City, un'altra nave era sotto carico.

La *Dei Gratia* era un brigantino britannico da 295 tonnellate originario della Nuova Scozia. Il comandante, David Reed Moorhouse, stava sorvegliando il carico di olio proveniente dai campi della Pennsylvania. Il suo secondo, Oliver Deveau, era in piedi accanto a lui mentre i barili venivano calati nella stiva per mezzo di funi.

«La nostra partenza è prevista dal molo 15», annunciò Moorhouse. «Ha qualche raccomandazione da fare, per quanto riguarda il resto dell'equipaggio?»

«Ho proposto ad Augustus Anderson e John Johnson di salire a bordo come marinai conuni. Ho già lavorato con loro in passato.»

«Che ne pensa di John Wright come terzo ufficiale?»
«È un buon elemento», convenne Deveau.
«In questo caso, gli farò un'offerta.»
«Il vento sta girando.»
«Allora dovremmo riuscire a partire in orario», concluse Moorhouse.

Le civiltà più grandi hanno un elemento in comune: il controllo del mare. I vichinghi, gli spagnoli, gli inglesi, tutti possono far risalire potere e prestigio al fatto di avere dominato gli oceani. E nelle epoche precedenti le corporazioni, il comandante di una nave era un uomo potente. Oltre a rappresentare i proprietari dell'imbarcazione e il proprio Paese di bandiera, era responsabile del carico che portava a bordo. Ma le sue responsabilità erano coperte da assicurazione.

Lo scafo della *Mary Celeste* era stato assicurato da quattro compagnie: la Maine Lloyds per un importo di 6000 dollari; l'Orient Mutual Company per 4000 dollari; la Mercantile Mutual Company per 2500 dollari; la New England Mutual Insurance Company per l'importo più modesto: 1500 dollari. La copertura ammontava in totale a 14.000 dollari, una cifra non indifferente nel 1872. Il carico era stato assicurato a parte, con l'Atlantic Mutual Insurance Company, per 3400 dollari. Le compagnie andavano piuttosto caute nell'assicurare le navi, pretendendo che fossero idonee alla navigazione e dotate di un equipaggio affidabile. La *Mary Celeste* rispondeva a tutti i requisiti.

A metà strada dalle Azzorre, il comandante Briggs stava conducendo la nave al di sopra del Rehoboth Seamount, un altopiano sommerso lungo il 60° meridiano. Passata la guardia a Richardson, aprì una scatola in legno di ciliegio lucidato ed estrasse con cautela un sestante da un sacchetto in pelle di daino e, dopo aver scrutato l'orizzonte con lo strumento, calcolò la loro posizione.

La *Mary Celeste* procedeva nella giusta direzione.

«Mantenere la rotta», ordinò a Richardson. «Se mi cerca, sono di sotto.»

«Molto bene, signore.»

L'osteriggio che portava da basso era aperto a metà, la mezza ribaltina ben ripiegata su se stessa, la scala saldamente fissata alla paratia. L'esperienza gli aveva insegnato a controllare quel tipo di dettagli; agli inizi della carriera, gli era capitato di scendere per una scaletta fissata male e di ruzzolare fino alla stiva, riportando una brutta distorsione alla caviglia. Non lasciava più nulla al caso, ora.

Fino a quel momento, era soddisfatto dell'equipaggio. I fratelli Lorenzen parlavano un inglese stentato con un forte accento tedesco, ma sembravano comprendere i suoi ordini, che eseguivano rapidamente. Non solo, ma i due lavoravano sodo. Ogni volta che Briggs si guardava attorno, li vedeva intenti a controllare le vele, a pulire il ponte o a fare qualche altro lavoretto per occupare il tempo. Bravi marinai.

Martens e Goodschaad parevano più silenziosi e riflessivi rispetto ai Lorenzen, ma lavoravano duro e obbedivano agli ordini. Richardson era talmente esperto da poter comandare da solo una nave e a Gilling non mancava molto per poter fare altrettanto. Soltanto Edward Head preoccupava Briggs. Pur assolvendo i propri compiti con perizia, aveva sempre un'aria triste.

Raggiunto il ponte di corridoio, Briggs infilò la scaletta di boccaporto che conduceva alla cambusa.

«Buongiorno, comandante», lo accolse Head, sollevando lo sguardo dalle patate che stava pelando.

«Come va, Edward?»

«Per cena abbiamo manzo al sale, patate e bietole.»

«Potrei dirti che sembra buono», commentò Briggs con un sorriso, «ma mentirei.»

«Ho un barile di mele essiccate», propose Head. «Proverò a fare una torta.»

«Senti la mancanza di tua moglie?»

«Moltissimo, signore. Dopo questo viaggio, magari deciderò di restare a terra.»

«Per il ritorno è già tutto programmato. Una partita di frutta, perciò il carico non dovrebbe richiedere troppo tempo. Fra un mese o poco più sarai di nuovo a casa, e potrai prendere una decisione.»

«Ne sono felice, signore.»

Ma meno di un mese dopo la *Mary Celeste* si sarebbe ritrovata a Gibilterra, e le persone a bordo in quel momento tutte morte.

Il comandante Moorhouse era ritto sul ponte superiore della *Dei Gratia*. Il carico era stato ben stivato, le ultime provviste caricate.

«Una volta sistemato il carico, faccia dare agli uomini una razione di rum», ordinò a Deveau.

«Sissignore.»

Era il 14 novembre 1872. La *Dei Gratia* avrebbe lasciato New York il

mattino seguente. Moorhouse scese sottocoperta a verificare le proprie carte: aveva davanti a sé l'immensa distesa dell'oceano, e doveva essere pronto a tutto.

Molto più a nord, vicino al circolo polare artico, si andava formando una tempesta. Il cielo stava diventando nero, il vento cresceva d'intensità. Prese a cadere una neve asciutta sempre più fitta, fino a formare una coltre accecante. Riconoscendo i segni premonitori, un branco di buoi muschiati si raggruppò in un cerchio protettivo, il muso verso l'esterno, i capi più giovani e quelli malati all'interno. Addossati uno all'altro per non disperdere il calore, gli animali restarono in attesa della bufera.

Senza un attimo di tregua, la *Mary Celeste* stava affrontando un mare via via più inclemente. Briggs sapeva che novembre era sempre un mese capriccioso, ma quel viaggio si stava rivelando l'eccezione, non la regola. Aveva previsto che, una volta incrociato il 60° meridiano, avrebbero trovato acque più calme, mentre in realtà l'oceano non faceva che ingrossarsi. La temperatura era salita, per cui il freddo non rappresentava più un problema. Il crescente martellare delle onde contro lo scafo, tuttavia, preoccupava Briggs. Uno dei barili di alcol si era già aperto, lasciando traboccare il contenuto che era finito nelle sentine. Qualche altro episodio del genere e si sarebbe trovato di fronte a un guaio serio.

«Come sta la bambina?» s'informò, varcando la soglia della cabina.

«Bene, finché la lascio nella culla», rispose Sarah. «Segue il rollio della nave e rimane tranquilla. Nel recinto, invece, si sente sballottare da tutte le parti.»

Osservando la moglie, Briggs notò che aveva un colorito verdastro. «E tu?»

«Mi sono sentita male», ammise lei.

«Mi farò dare qualche galletta dal cuoco. Di solito aiutano a sistemare lo stomaco.»

«Grazie, caro.»

«Stiamo mantenendo una buona media. Se continua così, nel giro di una settimana saremo nel Mediterraneo; in genere il mare è più tranquillo, là.»

«Lo spero», mormorò la donna.

Il comandante Moorhouse indossava un lungo impermeabile di pelle con il cappello abbinato. Aveva le borse sotto gli occhi per la mancanza di riposo, e non mangiava un pasto completo dal mattino in cui erano partiti da

New York. Fin dal primo giorno di viaggio avevano dovuto affrontare un tempo orribile. Dapprima neve e vento, ora vento e pioggia. Forti raffiche da nord-est stavano trascinando la *Dei Gratia* verso un appuntamento col destino. In ogni caso, stavano tenendo una buona media.

Briggs aggiornò il giornale di bordo, indispensabile per qualsiasi nave. Vi venivano costantemente registrate annotazioni sul tempo, la posizione, lo stato della nave o qualunque evento insolito, con tanto di data e ora. Il giornale di bordo seguiva il comandante all'arrivo in porto, o i nuovi proprietari in caso di vendita della nave. Era il testimone di trionfi e tragedie, la cronaca tangibile di ogni viaggio effettuato.

> 23 novembre 1872. Ore otto di sera. Altri due barili aperti, colato un po' di liquido, rimediato con pompe. Tempo ancora brutto. Posizione 40° 22' latitudine nord, 19° 17' longitudine ovest. Dovremmo avvistare la prima delle Azzorre entro domani.

Passata la guardia al timone a Gilling, al quale toccava l'ultimo turno, il comandante scese sottocoperta, scosse via l'acqua dalla cerata e dal cappello e si diresse verso la propria cabina per tentare di riposare un po'. A poppavia rispetto all'alloggio del comandante, separate dalla stiva riservata alle provviste, c'erano le brande dei marinai semplici.

Dalla sua cuccetta, Boz Lorenzen bisbigliò qualcosa in tedesco all'indirizzo del fratello Volkert. «Volkie», lo chiamò.

«Dimmi, Boz.»

«I fumi dell'alcol ti danno il mal di testa?»

«Appena un poco. Piuttosto, stavo facendo un sogno molto vivido.»

«Su cosa?»

«Eravamo a casa, in Germania, e nostra madre era ancora viva.»

«Un bel sogno.»

«Non troppo», replicò Volkert. «La testa era quella della mamma, ma per corpo aveva una patata.»

«Lei amava gli *spatzel*.»

«Perché non apri un poco l'oblò?» chiese Volkert.

«Perché entra l'acqua», replicò Boz, prima di girarsi per cercare di riprendere sonno.

Il secondo ufficiale della *Dei Gratia*, Oliver Deveau, sollevò lo sguardo

verso la vela di maestra. Era stata inferita sei mesi prima, durante una sosta a Londra, e, per quanto leggermente scurita dal tempo, sembrava intatta. Gli occhielli che consentivano il passaggio delle cime non mostravano segni di usura e gli anelli di rinforzo non si erano ancora slabbrati. Questa era un'ottima cosa. La *Dei Gratia* aveva affrontato venti forti sin dall'inizio del viaggio a New York e, pur essendo salita la temperatura da quando la nave si era spostata a latitudini più basse, il vento non era affatto diminuito.

La prora della *Dei Gratia* solcava il mare lasciandosi dietro due scie gemelle, mentre l'aria scompigliava i capelli di Deveau. Nello scorgere un terzetto di delfini che balzavano dentro e fuori dell'acqua lungo la scia di sinistra, l'uomo sorrise. La nave stava tenendo una buona media; se continuava così, alla fine del viaggio non era da escludere la possibilità di un premio da parte dei proprietari riconoscenti.

Deveau ignorava che il premio gli sarebbe giunto da una fonte del tutto inaspettata.

A bordo della *Mary Celeste*, il secondo ufficiale Albert Richardson stava aguzzando gli occhi nel tentativo di avvistare l'isola di Santa Cruz das Flores e la sua gemella Corvo, i primi scorci di terra che avrebbero incontrato dal momento in cui avevano lasciato New York. Era il 24 novembre 1872. Il vento continuava a soffiare, implacabile.

Sottocoperta, nell'alloggio del comandante, Benjamin Briggs e la moglie Sarah stavano gustando le ultime uova fresche disponibili. Al comandante Briggs piacevano fritte, Sarah le preferiva in camicia, la piccola Sophia le gradiva comunque fossero cucinate.

Dopo aver fatto scivolare un tuorlo su una spessa fetta di pane, Sarah si rivolse al marito. «Ho visto un topo. Dovremmo tenere a bordo un gatto.»

«Ordinerò agli uomini di pulire la stiva non appena avremo scaricato l'alcol», replicò Briggs, «prima di caricare la frutta.»

«Non ci saranno degli insetti, nella frutta? Scorpioni o scarafaggi?»

«È possibile, cara», ammise il marito, «ma non resisteranno, quando avremo raggiunto un clima più freddo.»

«Credo che i fumi dell'alcol diano fastidio a Sophia.»

«Mi sembra che stia bene», obiettò Briggs, chinandosi a solleticare la bambina, seduta in grembo alla madre.

«Be', a me danno noia. Mi sento come imbalsamata.»

«Altri due barili hanno perduto del liquido. Sono stati riempiti quando la

temperatura era bassa; passando ad acque più calde, temo che possano dilatarsi ulteriormente.»

«Non sarebbe una bella cosa.»

«No», convenne Briggs. «Non lo sarebbe affatto.»

Mentre la *Dei Gratia* faceva vela per levante, i marinai seguivano un rituale antico come il tempo. C'era da fare le pulizie, badare alle vele, fregare e lavare i ponti con acqua saponata. E poi, bisognava lucidare tutto quanto: la ruggine andava rimossa energicamente. Il clima in miglioramento consentiva di trascorrere maggior tempo all'aperto, in coperta. Attraverso le nuvole, il sole illuminava il volto dei marinai.

Fino a quel punto, la traversata era stata simile a molte altre, ma le cose stavano per cambiare.

Fuori rotta a causa dei venti irregolari: un avvenimento non insolito, a bordo di una nave a vela, che richiedeva però una modifica dei piani. Durante la notte, la *Mary Celeste* era transitata a nord dell'isola di Santa Maria, anziché a sud come sarebbe stato più prudente e agevole. Come prima cosa, avevano lo stretto di Gibilterra a sud-est, ora, mentre l'accesso era molto più facile passando a sud delle Azzorre. Altro particolare: ad appena ventuno miglia a nord di Santa Maria, non molto distante dal punto in cui stava transitando la *Mary Celeste*, si trovava un gruppo di scogli pericolosi noto col nome di Dollabarat Shoals. Col cattivo tempo, le onde spazzavano quel tratto di mare con una forza spaventosa. Col mare calmo, le rocce giacevano appena sotto la superficie, pronte a lacerare la carena delle ignare navi di passaggio.

Un navigatore esperto poteva anche sfidare il pericolo, ma quasi tutti giravano al largo. A parte tutto, non c'era ragione di scegliere il passaggio a nord: l'isola di Santa Maria non offriva approdi agibili, né acqua potabile, città o centri di soccorso.

GIORNALE DI BORDO - *Mary Celeste*
25 novembre 1872, otto rintocchi
Alle ore 8, punta Eastern a SSO, a 6 miglia di distanza.

Questa sarebbe stata l'ultima registrazione effettuata sul giornale di bordo a firma del «capitano Benjamin Briggs».

La nave stava superando l'ultima delle Azzorre, e la punta Eastern era

Ponta Castello, un alto picco sulla costa sudorientale dell'isola.

Andrew Gilling si deterse la nuca con un fazzoletto. «Seicento miglia a Gibilterra», mormorò fra sé.

Il suo turno era quasi finito, e Gilling ne era felice. Per tutta la notte aveva avvertito una sorta di presentimento, un indefinito senso di disagio. Strano. La *Mary Celeste* era finalmente uscita dalle nubi; nella luce del primo mattino, Gilling le aveva viste spostarsi verso sud e verso est, un muro nerastro che fluttuava e si contorceva come un essere vivente. Per ben due volte, durante la notte, una tromba marina si era sollevata dall'acqua nelle vicinanze della nave, ma si era poi dissolta prima di formarsi del tutto. E raffiche di vento li avevano aggrediti per poi scomparire in maniera repentina, misteriosamente, simili a colpi battuti a una porta dietro la quale non c'è nessuno.

Vide Albert Richardson avanzare barcollando sul ponte.

«Arriva il cambio», annunciò quando lo ebbe raggiunto.

Gilling notò che il secondo ufficiale aveva gli occhi arrossati e iniettati di sangue, e inciampava leggermente sulle parole. Il suo corpo emanava un palpabile odore di alcol. Volendo azzardare un'ipotesi, il danese avrebbe dovuto concludere che Richardson era ubriaco. «Dov'è il comandante Briggs?» chiese.

«Sottocoperta. Si sente male, come la maggior parte dell'equipaggio. Queste esalazioni ci stanno conciando per le feste. Poco prima dell'alba, ho udito la signora Briggs suonare l'armonium e cantare a squarciagola. Il fracasso ha svegliato tutti quanti.»

«Io sono stato all'aria aperta tutta la notte, signore», replicò Gilling in tono esitante. «Forse farei bene a rimanere di guardia io.»

«Starò benissimo, dopo qualche boccata d'aria.»

«D'accordo, signore. Solo, faccia attenzione... per l'area davanti a noi non ci sono segni sulla carta, e potrebbero esserci degli scogli non segnalati.»

«Terrò gli occhi aperti, Andrew», lo tranquillizzò Richardson, sostituendolo.

La piccola Sophia sorrise ai puntini neri che le danzavano davanti agli occhi; se li strofinò col dorso della mano, ma le macchioline non se ne andarono. Benjamin Briggs stava cantando la canzone di Stephen Foster *Beautiful Dreamer*. Lui e Sarah, che era seduta all'armonium e suonava come un'indemoniata, avevano dormito pochissimo.

«Più baritonale», esortò la donna.

Nei cameroni dei marinai, i tedeschi stavano giocando a carte. Arian Martens aveva distribuito la mano quasi un'ora prima, e nessuno aveva ancora gridato «gin». Gottlieb Goodschaad cercava di concentrarsi sulle carte che aveva in mano. Il jolly sembrava parlargli, il nove pareva un sei.

In cambusa, Edward Head stava tentando di far partire la stufa. Alla fine, dopo molti sforzi, decise di rinunciare. Prelevato un contenitore di cibo conservato dalla dispensa, prese un coltello per tagliarlo a pezzi, ma la sua mano rifiutava di obbedire ai segnali inviati dal cervello. Era come se la sua mente fosse avvolta nella melassa, ma non ci badò. Un topo stava camminando su una delle mensole più alte; Head tentò di comunicare con lui telepaticamente. Si stupì di non ricevere risposta dal roditore.

Volkert Lorenzen stava caricando il tabacco nella pipa. Una volta riempita, la passò al fratello Boz, quindi ne preparò un'altra per sé. Forse una fumata sul ponte sarebbe servita a schiarire loro le idee. Ne avevano davvero bisogno: Boz aveva appena finito di dirgli per la decima volta quanto gli volesse bene. Volkert lo sapeva, erano fratelli, ma non avevano mai sentito il bisogno di dichiararlo ad alta voce.

La *Mary Celeste* era ormai una nave di folli in balia di esalazioni invisibili.

Di fronte a loro, poco più di tre metri e mezzo sotto la superficie del mare, c'era un picco sommerso senza nome, non segnalato dalle carte, una serie di strati pietrosi con pezzi di roccia vulcanica andatisi consolidando nel corso di centinaia di migliaia di anni.

La *Mary Celeste* sarebbe potuta passare sopra le micidiali rocce per un pelo - pescava tre metri e cinquantadue centimetri - ma il beccheggio provocato dalle onde la faceva oscillare su e giù di un buon metro e venti.

Il legno della sua chiglia stava per andare a cozzare contro la pietra con esiti disastrosi.

Albert Richardson teneva lo sguardo fisso a sud. La nave stava passando sottovento all'isola di Santa Maria; soltanto seicento miglia di mare e il tempo necessario a coprirle li separavano da Gibilterra. E poi, d'un tratto, accadde. Una rollata, uno schianto, uno stridio per tutta la lunghezza della chiglia. La *Mary Celeste* rallentò mentre lo scafo sfregava contro gli scogli, ma nel giro di qualche istante l'abbrivio la spinse oltre l'ostacolo.

«Ci siamo incagliati!» urlò Richardson.

Anche nel suo stato di confusione mentale, il comandante Benjamin

Briggs riconobbe il rumore.

Lasciata di corsa la cabina, si arrampicò lungo la scala che conduceva al ponte e si precipitò verso il timone. A poppavia, vide dello sporco in superficie dove la carena era stata scorticata. Guardando a prora, si sentì rassicurato dall'apparente profondità dell'acqua. A dritta si scorgeva l'isola di Santa Maria.

«Come mai ci troviamo a nord dell'isola?» gridò a Richardson.

«La tempesta ci ha trascinati verso nord, questa notte.»

I fratelli Lorenzen, Goodschaad e Martens erano corsi in coperta, seguiti da Gilling e persino dal lento Edward Head. Conoscevano tutti quel rumore, e tutti ne temevano le conseguenze.

«Lei rimanga al timone», ordinò Briggs a Richardson, quindi si rivolse ai marinai: «Venite con me».

Il mare stava penetrando nella stiva attraverso le fessure del fasciame. C'erano già una sessantina di centimetri d'acqua, e il livello andava salendo. Altri barili si erano scoperchiati e i vapori dell'alcol si erano mescolati all'acqua di mare formando una miscela tossica.

Briggs valutò rapidamente la situazione. «Volkie, Boz, azionate le pompe», tuonò. «Arian, tu e Gottlieb portatemi il necessario per calafatare.»

Mentre gli uomini si allontanavano di corsa, s'inginocchiò, i sensi all'erta, e avvertì la pressione del mare che continuava a fluire. Spinse la testa sott'acqua. Nonostante l'alcol che gli faceva bruciare gli occhi, riuscì a vedere qualcosa in mezzo all'acqua torbida. Nessuno squarcio nel fasciame, soltanto una consistente infiltrazione attraverso le tavole che si erano spostate. Risollevato il capo, avvertì immediatamente l'odore dell'alcol. Con la testa che gli girava, non riusciva a riprendere l'equilibrio. Sentì un rimescolio nello stomaco, e venne assalito da conati di vomito.

«Ecco a lei, signore», disse Martens porgendogli il fusto pieno di stoppa catramata.

«Vai nel mio alloggio», gli ordinò Briggs, afferrando il barile. «Di' a mia moglie di prepararsi, nel caso si dovesse abbandonare la nave.»

Scivolando sulla scaletta, il marinaio risalì di un ponte. «Signora Briggs», gridò alla porta chiusa, «il comandante dice di prepararsi ad abbandonare la nave.»

La porta si spalancò e dietro c'era Sarah, sorridente. I suoi occhi erano color barbabietola, le guance arrossate come se avesse trascorso la mattinata a pattinare sul ghiaccio di un laghetto del Kansas battuto dal vento. Sbirciando all'interno della cabina, Martens riuscì a scorgere la piccola

Sophia, seduta con aria apatica nel suo recinto, un sottile filo di bava che le colava dal mento.

«E Sophia?» chiese la donna.

«Prepari anche lei», rispose rapidamente Martens. «Viene con noi.»

Sulla superficie dell'acqua galleggiava un disgustoso velo di vomito, ma Briggs non ci badò. Immerse di nuovo la testa e si mise a spingere la stoppa intrisa di catrame in tutti gli interstizi che avvertiva sotto le dita. Fra una pausa e l'altra per riprendere fiato, tornò sott'acqua più e più volte.

«Le pompe stanno funzionando», gli annunciò Boz in uno dei momenti in cui aveva la testa fuori dell'acqua.

«Gottlieb», chiamò Briggs, «di' a Martens di prendere e imballare bene il mio cronometro, il sestante, il giornale di navigazione e il registro della nave. Poi, tu e Arian mettete in acqua la lancia di salvataggio.»

Briggs osservò un segno sulla parete laterale della stiva. L'acqua non scendeva, ma non saliva neppure troppo rapidamente. Forse avevano una possibilità. Si alzò in piedi; in preda a un giramento di testa, lottò per riprendere il controllo. L'aria al livello della sua bocca era ammorbata dalle esalazioni. Lanciò un grido per chiamare i fratelli Lorenzen. Proprio in quell'istante, una raffica di vento investì la nave. «Tutti sopra coperta, alla lancia», ordinò. «Ce la caveremo, vedrete.»

Al timone della *Mary Celeste*, Richardson contemplava sbalordito un paio di trombe marine formarsi su entrambi i lati della nave. Qualche secondo prima tutto era relativamente tranquillo: una leggera nebbiolina, qualche isolata folata di vento, spruzzi di pioggia. Poi, tutt'a un tratto, la furia era calata su di loro come il manrovescio di un amante furibondo. «Usate la drizza del picco della randa per dar volta alla barbetta», gridò a Martens e Goodschaad, che si stavano preparando a calare la lancia oltre la fiancata. «È già a portata di mano.»

Lunga una novantina di metri e con un diametro di oltre sette centimetri e mezzo, la drizza era lì, a disposizione, mentre recuperare un'altra cima avrebbe significato dover mandare gli uomini fino alla cala dove venivano immagazzinate le attrezzature di scorta.

«D'accordo», rispose Martens.

Goodschaad legò la drizza al cavo d'ormeggio della lancia di salvataggio, quindi lui e Martens issarono la barca oltre la murata per poi calarla in acqua. Dopo aver fatto passare la cima attorno a uno dei candelieri, lasciarono che la lancia galleggiasse verso poppa.

Briggs comparve sul ponte proprio mentre Sarah, con Sophia stretta fra

le braccia come un pallone da rugby, saliva lungo la scaletta.

«Serrare le vele della maestra», gridò il comandante a Martens e a Goodschaad.

Sarah, intanto, era arrivata in coperta. «Che succede, tesoro?» gli chiese.

«Abbiamo raschiato con la carena. Credo di aver tamponato le infiltrazioni, ma per prudenza voglio che vi trasferiate sulla lancia per un po'.»

«Ho paura», mormorò lei, mentre la piccola cominciava a piagnucolare.

Proprio in quel momento, un improvviso scroscio di pioggia si abbatté sul ponte per poi scomparire con la stessa rapidità. Briggs lanciò un'occhiata a poppavia: una cassa di legno contenente gli oggetti che aveva chiesto a Martens di radunare giaceva sul ponte in attesa di essere caricata. «Apri i boccaporti principali e quelli dell'interponte», ordinò a Martens, «e, appena fatto, spostati a poppa.»

I Lorenzen, intanto, li avevano raggiunti in coperta.

«Aiutate Sarah e Sophia a salire sulla lancia, poi fate altrettanto», disse ai due fratelli.

«Devo rizzare la ruota del timone?» chiese Richardson.

«La lasci libera.»

Negli ultimi minuti, Gilling si era tenuto in disparte: aveva la mente più lucida degli altri, ed era convinto che la reazione di Briggs fosse esagerata. D'altro canto, non essendo in una posizione tale da poter mettere in discussione le decisioni del comandante, era sceso in cambusa e, insieme a Edward Head, aveva preparato cibo e acqua da portare con sé sulla lancia. Tenendo la barca accostata alla scaletta di poppa, attese che Head avesse terminato di caricare le provviste; a quel punto, sostenute dai fratelli Lorenzen, Sarah e Sophia si trasferirono nell'imbarcazione.

«Salite anche voi», ordinò ai fratelli, che si affrettarono a obbedire andandosi a sedere in un angolo.

Il trasbordo avvenne rapidamente. Martens e Goodschaad, quindi Head e Richardson. Briggs si accostò a Gilling e gli diede un colpetto sulla spalla. «Salti su», gli ordinò. «Io salgo per ultimo.»

Dieci persone in tutto, su una minuscola imbarcazione legata alla nave madre da una sottile cima.

Affiorando nelle vicinanze della *Dei Gratia*, un enorme cetaceo emise uno spruzzo d'acqua dallo sfiatatoio.

«Balena a sinistra», gridò Deveau.

Moorhouse fece un'annotazione sul giornale di bordo, quindi scrutò l'o-

rizzonte con il sestante. Erano in rotta e stavano tenendo una buona media. Il tempo era migliorato e il sole faceva capolino da dietro le nuvole. Tutto considerato, una normale giornata in mare.

Non poteva certo immaginare il dramma che si stava consumando a cinquecento miglia di distanza.

Dopo essere stato tirato a bordo per ultimo, Briggs rimase a contemplare la *Mary Celeste*, davanti a sé. Era passata un'ora e la nave sembrava conservare un assetto normale: evidentemente, il suo lavoro di calafataggio aveva funzionato. Con i boccaporti spalancati, la stiva doveva essersi ormai ventilata. L'aria fresca gli aveva schiarito le idee e stava cominciando a dubitare della propria decisione.

«Direi che possiamo recuperare la cima e tornare a bordo», comunicò agli altri della lancia.

Gli uomini annuirono; anche loro avevano la mente più lucida, ora. Pur essendo a proprio agio sull'acqua, starsene ammucchiati in una barca così distanti dalla terraferma era a dir poco sconcertante. Non vedevano l'ora di tornare sulla *Mary Celeste* e riprendere le normali attività. Si era trattato di un grosso spavento, nulla di più: qualcosa da raccontare ai propri figli. Una lezione da tenere a mente.

«Vuole che io e Gilling cominciamo ad alare?» chiese Richardson.

Prima che Briggs potesse rispondere, vennero investiti da un'altra raffica di vento. Duecentocinquanta metri più in là, la *Mary Celeste* fece un balzo in avanti, simile a un levriero che lasci la griglia di partenza. La cima che li collegava alla loro casa sul mare si allentò, poi si tese di colpo intorno al candeliere spezzandosi. Quasi immediatamente, la lancia prese a rallentare, mentre il brigantino proseguiva la sua corsa col suo carico di alcol. Richardson sollevò la cima ormai floscia e fissò Briggs.

«Vogate, uomini, vogate», gridò il comandante.

Erano alla deriva da dieci giorni, e stavano morendo. Avevano perduto di vista la *Mary Celeste* fin dal primo giorno, e tutti gli sforzi per tornare a remi verso l'isola di Santa Maria si erano rivelati vani. Il cibo e l'acqua erano durati una settimana scarsa, e proprio ora che ne avevano più bisogno non c'era traccia di pioggia.

La piccola Sophia si era spenta e il suo corpicino era stato affidato al mare, seguito subito dopo dalla salma di Sarah.

Anche Martens, Gilling e Richardson erano morti. Goodschaad se n'era

andato in silenzio durante la notte e giaceva sul fondo della barca, mentre Head era stato portato via da un attacco cardiaco dopo tre giorni alla deriva, il cuore spezzato come quello di Briggs, quando si era reso conto che non avrebbe più rivisto la moglie.

«Datemi una mano con Goodschaad», mormorò il comandante intorno alle dieci del mattino, dopo aver recuperato un poco le forze.

Boz e Volkert lo aiutarono a gettare il corpo fuori bordo.

Osservando i due tedeschi, Briggs poteva farsi un'idea delle proprie condizioni. Entrambi avevano la pelle del viso che si staccava a scaglie; le labbra secche e screpolate erano gonfie come salsicce. Volkert aveva del sangue coagulato sotto il naso, mentre agli angoli degli occhi di Boz si vedeva del pus verdastro.

«Uccidetemi», bisbigliò ai due.

Boz lanciò un'occhiata al fratello e annuì. Erano abituati a non discutere le parole del loro comandante. Volkert afferrò uno dei pesanti remi di legno, Boz ne prese un altro. Poi, con la poca forza che restava loro, eseguirono l'ordine.

Ci vollero due ore prima che riuscissero a recuperare le energie necessarie a sollevare il corpo di Briggs oltre la murata della barca.

Morirono il mattino seguente, a pochi minuti di distanza uno dall'altro.

Il 4 dicembre 1872 era un giorno di sole. Il comandante Moorhouse si trovava al timone del *Dei Gratia.* Il brigantino inglese aveva superato le Azzorre tenendosi molto a nord, fuori vista delle isole, e bordeggiava ora per sud-sud-est su di una rotta che li avrebbe condotti fino allo stretto di Gibilterra. Moorhouse aveva appena rilevato e registrato la loro posizione: 38° 20' di latitudine nord e 17° 15' di longitudine ovest, quando scorse un'altra nave in avvicinamento a sinistra, a una distanza di sei miglia circa dalla loro prora. Erano le tredici e cinquantadue minuti.

«Mi passi il cannocchiale», borbottò, rivolto al terzo ufficiale Wright.

Wright prese da un cassetto il cannocchiale telescopico e lo porse al comandante.

Aperto lo strumento con uno scatto del polso, Moorhouse lo puntò sulla nave sconosciuta. Le vele di maestra erano serrate e in coperta non si vedeva anima viva. Strano, ma neppure poi tanto. «Sembra carica, ma ha un'andatura irregolare», commentò.

«Fra poco la sua rotta convergerà con la nostra», gli fece notare Wright. «Devo inviarle un segnale e controllare le condizioni del mare?»

«Proceda pure.»

Ma sia il primo segnale sia quelli successivi non ebbero risposta.

Qualche centinaio di metri più avanti, la nave fantasma procedeva verso ovest a una velocità di un nodo e mezzo, due. Continuando a non vedere nessuno in coperta, Moorhouse cominciò a temere che l'intero equipaggio fosse caduto ammalato.

Tornò a scrutare la nave attraverso il cannocchiale, quindi prese una decisione.

«Ammainare le vele di maestra», gridò ai marinai Anderson e Johnson.

La *Dei Gratia* rallentò progressivamente fino a che rimase a beccheggiare sull'acqua.

«Che facciamo?» chiese Deveau che, convocato, lo aveva raggiunto sul ponte.

«Faccia approntare la lancia», ordinò Moorhouse. «Desidero che lei e Wright saliate a bordo. Portate con voi Johnson per badare alla barca.»

«Olà», gridò nel megafono in direzione della *Mary Celeste.*

Nessuna risposta.

Una volta a bordo della lancia con Johnson ai remi, il terzetto prese ad avvicinarsi senza staccare gli occhi dall'altra nave. Sul ponte non si scorgeva un solo marinaio; a parte lo sciabordio delle onde contro lo scafo, non si udiva alcun suono. Gli uomini vennero assaliti da una sensazione di irrealtà, una sorta di premonizione. Nell'avanzare, lessero il nome sulla poppa: *Mary Celeste.*

«Resta qui», ordinò Deveau a Johnson non appena la lancia si fu accostata sottobordo. «Il signor Wright e io saliamo a indagare.»

Lanciata una biscaglina in modo da far presa con i ganci capodibanda, Deveau e Wright si issarono a bordo.

«Olà», gridò Deveau dal ponte superiore.

Nulla.

I due uomini si fecero avanti. I portelli del boccaporto centrale e di quello dell'interponte erano adagiati in coperta, quello di prora scardinato e capovolto: un brutto segno. I marinai sono superstiziosi, e un portello rovesciato porta male. La vela di strallo di maestra giaceva di traverso sul boccaporto di prora a bloccare il comignolo della stufa di cambusa. Nessun marinaio in possesso delle proprie facoltà mentali avrebbe permesso una cosa del genere. Il fiocco e la vela di straglio dell'alberetto di velaccio erano bordate mure a sinistra, mentre le vele di straglio di velaccio e di controvelaccio erano state strappate via dal vento; soltanto quella inferiore

penzolava attaccata a pochi fili di tessuto ai quattro angoli. Nessuna lancia di salvataggio in vista sul ponte.

«Scendiamo sottocoperta», mormorò Deveau.

Infilata la scaletta, raggiunse il ponte di corridoio e prese a spalancare le porte delle cabine senza trovare anima viva. Deveau e Wright si divisero per perlustrare gli alloggiamenti. Nell'alloggio del comandante, notò che mancavano il cronometro, il sestante, il registro della nave e il giornale di navigazione. Nella cabina del secondo ufficiale, Wright trovò il giornale e la lavagna di bordo. In cambusa, dove i due si riunirono, non vi era nulla di pronto da mangiare; niente cibo né bevande neppure sul tavolo riservato all'equipaggio.

«Vado a controllare le provviste», annunciò Wright.

«Io do un'occhiata alla stiva», replicò Deveau.

Wright trovò generi alimentari e acqua sufficienti per sei mesi; Deveau, nella stiva, un forte puzzo di alcol e un metro e venti di acqua. Prese ad azionare le pompe, e fu così che lo trovò Wright qualche momento più tardi.

«Non un cane a bordo», fu il commento di Deveau, «ma nessun grosso problema, a parte quest'acqua.»

«Non so se lo ha notato, prima, quando eravamo sul ponte», osservò Wright, «ma il vetro della chiesuola è in frantumi e la bussola rotta.»

«Davvero strano», convenne Deveau. «Finiamo di prosciugare la stiva, e torniamo a fare rapporto al comandante Moorhouse.»

Dopo avere serrato le vele ancora issate e aver calato l'ancora, fecero come convenuto.

«Si tratta di una nave fantasma, signore», annunciò Deveau.

Lui e Wright gli avevano appena riferito ciò che avevano scoperto, e ora Moorhouse stava riflettendo fra una boccata di pipa e l'altra. A meno di un centinaio di metri di distanza, la *Mary Celeste*, nave priva di equipaggio, attendeva una decisione.

«Il mio primo dovere è verso la mia nave e il carico», disse lentamente il comandante.

«Capisco», replicò Deveau, «e la decisione spetta a lei. Tuttavia, se mi concede due uomini e un po' di provviste, credo che potremmo raggiungere Gibilterra e reclamare i diritti di recupero.»

«Ha con sé i suoi strumenti di navigazione?»

Deveau aveva già comandato una nave, in passato.

«Sissignore. Se può fornirmi un barometro, un orologio, un'altra bussola

e un po' di cibo, dovremmo farcela ad arrivare in porto.»

Rinunciare a tre elementi della *Dei Gratia* avrebbe lasciato Moorhouse seriamente a corto di uomini. «D'accordo, tentiamo», concesse alla fine, «ma se dovessimo incappare in qualche problema, abbandoneremo la *Mary Celeste* alla deriva, trasferiremo di nuovo qui i suoi uomini e denunceremo la perdita non appena giunti in porto.»

«Grazie, signore.»

«Prenda Lund e Anderson. Aspetteremo qui fino a che non sarete in grado di riprendere a navigare.»

Alle 20.26 di quella sera, la stiva era stata prosciugata e le vele di scorta inferite. Iniziarono il viaggio di seicento miglia verso Gibilterra non appena la luna si fu levata oltre la linea dell'orizzonte. Una luna irreale quanto quella traversata sulla nave fantasma.

Il tempo rimase buono fino allo stretto di Gibilterra. Poi, per la prima volta da quando aveva assunto il comando della *Mary Celeste*, Deveau perse il contatto visivo con la *Dei Gratia* a causa del mare in tempesta. Venerdì 13 dicembre, nove giorni dopo il primo avvistamento del brigantino-goletta deserto, Deveau giunse finalmente a Gibilterra. La nave di Moorhouse era già ormeggiata in porto.

«Ecco il suo resto», disse l'impiegato del telegrafo al comandante Moorhouse.

Sabato 14 dicembre, l'addetto ai sinistri nell'ufficio newyorkese della Altantic Mutual Insurance Company ricevette il seguente cablogramma da Gibilterra:

> TROVATA IL 4 CORRENTE E PORTATA QUI *MARY CELESTE*. ABBANDONATA IN BUONO STATO. IMPOSTA AMMIRAGLIATO. NOTIFICARE TUTTE LE PARTI INTERESSATE TELEGRAFARE PROPOSTA COMPENSO PER RECUPERO. MOORHOUSE.

Grazie a quel telegramma, negli Stati Uniti si ebbe per la prima volta notizia che qualcosa era andato terribilmente storto per la *Mary Celeste.*

Dell'equipaggio e dei passeggeri non si sarebbe più trovata traccia. La *Mary Celeste* fu rimessa in servizio, ma poco più di dodici anni dopo, il 3 gennaio 1885, la nave si incagliò sugli scogli di Rochelais, nei pressi di Miragoane, a Haiti.

E quella fu la fine della nave, mentre la sua leggenda continuò a crescere.

2
Paradiso perduto
2001

Quello della *Mary Celeste*, la più famosa nave fantasma nella storia del mare, è un mistero che fa rizzare i capelli. Ci sono altre testimonianze di navi rinvenute dopo essere state abbandonate, con l'equipaggio svanito nel nulla, ma nessuna possiede il fascino e l'intrigo della *Mary Celeste*, capace di accendere l'immaginazione collettiva. Fra le navi maledette, è tuttora la regina.

Venni attirato nella sua rete almeno vent'anni fa, quando chiesi a Bob Fleming, ricercatore della NUMA a Washington D.C., di spulciare gli archivi per scoprire che fine avesse fatto. Era affondata in viaggio, durante una burrasca, oppure era andata semplicemente in disuso, finendo abbandonata nelle acque stagnanti di qualche pantano alle spalle di un porto qualsiasi, come tante sue pari? La risposta era celata in poche relazioni e in qualche libro soltanto, fra il centinaio e più scritti sull'argomento dal giorno della tragedia.

Dopo essere stata abbandonata alle Azzorre nel 1872, la *Mary Celeste* aveva navigato per altri dodici anni e due mesi. Durante quel periodo, era passata fra le mani di parecchi proprietari. Nel dicembre 1884, aveva fatto vela da New York a Port-au-Prince, Haiti, per quello che sarebbe stato il suo ultimo viaggio, sotto il comando del capitano Gilman Parker di Winthrop, nel Massachusetts. Il 3 gennaio 1885 procedeva in direzione sud-est lungo uno stretto canale fra la penisola meridionale haitiana e l'isola di Gonâve; il cielo era sereno, le onde non più alte del ginocchio di un uomo.

Al centro del canale si ergeva minaccioso il Rochelais Reef, una formazione rocciosa dalla cima incrostata di tagliente corallo. Il Reef era regolarmente segnalato sulla carta nautica e chiaramente visibile dal timoniere. Costui aveva impostato una nuova rotta per aggirarlo e aveva già afferrato le caviglie del timone per virare, quando il comandante Parker l'aveva preso bruscamente per un braccio.

«Basta così! Mantenga la rotta.»

«Ma, signore, andremo certamente a cozzare contro gli scogli», aveva protestato il sottoposto.

«Dannazione!» era scattato Parker. «Esegua gli ordini.»

Pur consapevole che la nave stava per andare incontro a un sicuro disastro, per timore di una punizione il timoniere aveva puntato tutto a dritta verso le rocce. Con l'alta marea, l'insidioso Rochelais Reef affiorava appena in superficie mentre la nave, un tempo magnifica, si avvicinava a quella che sarebbe diventata la sua tomba. Il timoniere aveva lanciato un'ultima occhiata disperata al comandante, ma Parker aveva fatto un cenno risoluto con la testa davanti a sé, verso il punto in cui le onde si frangevano contro le rocce.

La *Mary Celeste* era andata a cozzare esattamente al centro del Rochelais Reef. Il fasciame dello scafo aveva scavato un solco attraverso il corallo, ma le estremità acuminate erano penetrate nella carena rivestita di rame e avevano squarciato il ventre della nave, i cui ponti inferiori erano stati invasi dal mare. La prora era rimasta incastrata sugli scogli, la poppa si era adagiata sott'acqua. Negli spasimi della morte, la *Mary Celeste* aveva preso a gemere orribilmente mentre lo scafo e il fasciame si sbriciolavano nello schianto contro il duro corallo. Alla fine, i rantoli di agonia erano stati soffocati dall'acqua e il silenzio era calato sulla nave.

Con la massima calma, il comandante Parker aveva fatto salire l'equipaggio a bordo delle lance e aveva ordinato loro di raggiungere a remi il porto di Miragoane, a Haiti, distante non più di dodici miglia in direzione sud. Sfortunatamente per Parker, la *Mary Celeste* non era colata a picco immediatamente. Di lì a poco tempo, un'ispezione dello scafo danneggiato e della stiva aveva rivelato che a bordo vi era poco più che pesce e scarpe di gomma, niente a che vedere con la preziosa merce elencata sul manifesto di carico. La nave, come risultò, era stata assicurata per l'esorbitante somma di 25.000 dollari, di gran lunga superiore al valore della nave e del carico. Al giorno d'oggi, verrebbe definita una truffa ai danni della compagnia assicuratrice. A quei tempi si usava il termine «baratteria», ed era un reato punito dalla legge americana con la morte.

Sembrava che la sfortuna di Parker non dovesse avere fine. Kingman Putnam, un perito di New York, si trovava per caso a Haiti in quel periodo e venne ingaggiato dagli assicuratori affinché effettuasse una verifica in loco. Il suo rapporto sul carico saturo d'acqua fu fondamentale per l'arresto di Parker al suo ritorno a New York. Parker venne trascinato in tribunale ma la giuria non raggiunse un verdetto unanime; la corte ordinò l'immediato avvio di un nuovo processo, che non ebbe mai luogo in quanto l'imputato ebbe il buon gusto di morire prima della sua celebrazione.

La *Mary Celeste* scomparve ben presto fra i coralli che ne ricoprirono il fasciame e i ponti. Malgrado la notorietà goduta in passato, morì negletta e dimenticata. Il suo dramma si consumò su una nuda scogliera di Haiti: la vendetta, forse, dei fantasmi di un equipaggio svanito nel nulla.

Armato di dati sufficienti per tentare una ricerca con buone possibilità di successo, cominciai a fare progetti per noleggiare una barca a vela con la quale raggiungere il Rochelais Reef. Contattai il signor Mark Sheldon, che aveva acquistato la mia vecchia barca da ricerca prediletta, la *Arvor III.* Si trattava dell'imbarcazione da me utilizzata durante la caccia alla *Bonhomme Richard*, nel 1980. L'avevo presa a nolo nuovamente nel 1984, quando la mia squadra e io ci trovammo ad affrontare ogni sorta di avventure nel mare del Nord, localizzando sedici relitti e perdendo una battaglia verbale a Cherbourg con la marina francese, che non ci consentì di cercare il *raider* confederato *Alabama.*

Avevo programmato di prelevare la barca a Kingston, in Giamaica, e raggiungere il Rochelais Reef in un paio di giorni attraversando il canale di Giamaica e doppiando il capo Dame Marie. Sfortunatamente, Sheldon si ammalò e lui e la sua barca non sarebbero stati disponibili fino all'anno successivo.

A quel punto, intervenne John Davis della ECO-NOVA Productions offrendosi di organizzare la spedizione di ricerca. Dal momento che John e la sua squadra sono originari della Nuova Scozia e che la *Mary Celeste* era stata costruita proprio lì, erano fortemente incentivati a trovarne il relitto. Inoltre, erano entusiasti all'idea di realizzare un documentario della serie *Cacciatori del mare* sulla nave.

Nell'aprile del 2001 John provvide alla logistica, prese a noleggio una barca e mi spedì i biglietti aerei andata e ritorno per Haiti. Arrivai a Fort Lauderdale, in Florida, di sera e rimasi leggermente sorpreso non trovando anima viva ad attendermi. Servendomi di un furgone navetta raggiunsi lo Sheraton Hotel ed entrai solo soletto nell'atrio, con grande sorpresa di Davis. Aveva mandato ad accogliermi un amico, che non era evidentemente riuscito a individuarmi tra la folla dei passeggeri in arrivo.

Con una faccia come la mia, mi chiesi com'era possibile che non mi avesse riconosciuto. Cominciai a domandarmi se quello non fosse che l'inizio di una fase negativa. Mi convinsi che il mio angelo custode se n'era andato in vacanza cedendo il posto a un demone dell'inferno, specie quando scoprii di aver dimenticato il passaporto. Come si può essere tanto idio-

ti?

John non fece una piega. «Andrà tutto bene», dichiarò allegramente. «Vedrai che gli haitiani non ci baderanno.»

Nella mia mente presero a scorrere immagini di me gettato in una prigione di Haiti. Chiamai Barbara, mia moglie, e le chiesi di spedirmi il passaporto per corriere aereo. Per maggior sicurezza, lei inviò al fax dell'albergo le pagine salienti, in modo che fossi in possesso di una sorta d'identificazione da fornire all'immigrazione haitiana, se per qualche ragione il passaporto non fosse arrivato.

Naturalmente, l'aereo col mio documento era in ritardo, il che non era poi una tragedia. Mancava quasi un'ora alla nostra partenza, ma la Exotic Lynx Airlines, nostro vettore per il viaggio a Haiti, aveva altri progetti. Di punto in bianco, l'impiegato al banco annunciò che, dal momento che tutti i passeggeri erano presenti, l'aereo sarebbe decollato un'ora prima del previsto. Credo che la Lynx meriti di entrare nel Guinness dei primati. Quando feci presente di non avere il passaporto, l'impiegato mi rassicurò ridendo: «Non ci baderanno».

Dove avevo già sentito quella frase?

Devo confessare che l'idea di entrare senza le debite credenziali in un paese del Terzo Mondo con tanto di rivoluzionari appostati sulle colline non mi faceva impazzire. Mi accordai con Craig Dirgo, che allora abitava a Fort Lauderdale, affinché ritirasse il mio passaporto quando fosse finalmente arrivato.

L'aereo era un DeHavilland a elica da diciannove passeggeri. Il volo si svolse senza eventi particolari, a parte un nero corpulento che somigliava in tutto a Mike Tyson e che venne a sedersi alle mie spalle. Terrorizzato all'idea di volare, si aggrappava al mio schienale ogni volta che incappavamo in una turbolenza. Mentre contemplavo le isole circondate dal mare turchese sotto di me, avevo visioni del mio arrivo in un paradiso tropicale inondato di sole, accolto da indigeni che suonavano tamburi e marimba distribuendo bicchieri di *piña colada.* Il sogno s'infranse non appena l'aereo atterrò su una pista infestata da erbacce catapultandomi nuovamente nella realtà. Non c'era terminal, soltanto un gruppo di cadenti baracche allineate intorno a un parcheggio polveroso pieno di vecchi catorci francesi e giapponesi.

Una volta sbarcati, ci avviammo verso la casupola dell'immigrazione. Per fortuna, grazie alla mia vista acuta, avevo notato che alla partenza a Fort Lauderdale la mia valigia e la sacca di John erano state stivate nella

sezione anteriore dell'aereo. Lanciandomi un'occhiata alle spalle, vidi l'addetto ai bagagli haitiano che, dopo aver scaricato il retro del velivolo, spingeva lungo il prato un carrello con i bagagli di tutti i passeggeri tranne i nostri. Seguito da John, tornai di corsa all'aereo, aprii il portello della stiva anteriore e ne estrassi le nostre borse. Nessuno interferì. Se non le avessi sottratte dal naso dell'aereo, di lì a venti minuti starebbero ripartite per Fort Lauderdale.

Mi presentai all'addetto all'immigrazione con il mio sorriso più smagliante; dopo aver cortesemente apposto un timbro sul fax con la riproduzione del mio passaporto, questi mi fece cenno di proseguire.

«Visto?» esclamò Davis. «Non te l'avevo forse detto? Liscio come l'olio.»

«Il problema, ora, sarà uscire di qui», borbottai io, chiedendomi in che pasticcio mi stessi cacciando.

Davis aveva prenotato per noi al Cormier Plage Hotel, un paradiso tropicale in una baia lungo la costa, non lontano dal confine con la Repubblica Dominicana. Il complesso era di proprietà di Jean Claude e Kathy Dicquemare, che vivevano a Haiti da oltre venticinque anni. Il programma era che Davis e io trascorressimo lì la nottata, in attesa della barca che ci avrebbe raggiunto via mare da Fort Lauderdale col resto della squadra. Superata la dogana, emergemmo dalla folla in una nuvola di polvere per essere accolti dal nipote di Jean Claude, del quale purtroppo mi sfugge il nome. Ci sono centinaia di haitiani che si aggirano nei pressi dell'aeroporto... a fare cosa, non ne ho la minima idea.

Fummo assaliti da una frotta di bambini che chiedevano un dollaro. Considerata la povertà della nazione, quei ragazzini avevano le idee piuttosto chiare. Nella maggior parte dei Paesi che ho visitato, i piccoli mendicanti in genere si accontentano degli spiccioli.

Dopo avere gettato i bagagli nel retro di un piccolo fuoristrada Honda, attraversammo la cittadina portuale di Cap-Haïtien. Mi era già capitato di trovarmi in mezzo allo squallore, ma non avevo mai visto nulla di simile. Le peggiori *favelas* delle colline sovrastanti Rio de Janeiro sono ville da sogno, in confronto. Per le strade piene di buche erano disseminate ovunque vecchie auto sfasciate, alcune ancora circolanti, altre parcheggiate qui e là e spogliate di tutto ciò che era asportabile. Le case erano diroccate come se si stessero sbriciolando dall'interno; in qualsiasi altro posto, sarebbero state abbattute da anni. Nugoli di persone vagavano per le vie e lungo i marciapiedi, come in cerca di qualcosa che non esisteva. Passam-

mo accanto a una grossa discarica che si estendeva per quattro ettari circa, dove orde di gente scavavano nella spazzatura e la mettevano in sacchetti di plastica che si portavano a casa usando delle carriole. Non era un bello spettacolo.

Lasciatoci finalmente alle spalle l'agglomerato urbano in rovina, imboccammo una strada di montagna che non era stata spianata da almeno dieci anni... no, facciamo venti. Oltrepassammo casupole davanti alle quali galline ossute becchettavano la nuda terra, e lunghe file di gente accanto a un'unica fontana, in attesa di riempire le loro brocche di plastica, che ci fissavano come se fossimo appena sbarcati dalla Luna. Nel vedere i loro corpi magri, cominciai a vergognarmi per i miei dieci chili di sovrappeso.

Le buche lungo la strada sembravano crateri scavati da una meteora, i solchi profondi quanto le trincee della prima guerra mondiale. Eppure, eravamo circondati da un paesaggio spettacolare, incantevole. I pochi tratti di montagna dove gli alberi non erano stati abbattuti erano davvero pittoreschi. Non mi era difficile immaginare Haiti come il luogo splendido che era stato negli anni passati.

Finalmente, arrivammo in una deliziosa baia con centinaia di palme. Le baracche del villaggio erano allineate su un lato della strada e i bambini giocavano allegramente mentre le madri lavavano i panni in un torrente che scendeva dalla montagna. Il nostro autista diresse il fuoristrada oltre i cancelli del resort, dove incontrammo Jean Claude e Kathy, una signora riservata che evidentemente reggeva le redini dell'impresa tenendosi dietro le quinte. Il marito era un tipo schietto, di quelli che chiunque vorrebbe avere per amico. Sebbene entrambi ci stessimo avviando verso la settantina, era attivo il doppio di quanto lo sono io. Si immergeva almeno una volta al giorno, spesso anche due o tre. Teneva una sorta di diario, dal quale risultava che aveva già effettuato 165 immersioni. La definizione «metà uomo, metà pesce» gli si adattava perfettamente.

Il villaggio era incantevole, con i prati accuratamente rasati, una lunga spiaggia sabbiosa, costruzioni candide, un ristorante e un bar riparati da una tettoia di fronde di palma superbamente intrecciate. L'unico inconveniente era rappresentato dai coralli che si stendevano fino a pochissimi metri dalla spiaggia: uno spettacolo ideale per lo snorkeling, ma a nuotare lì in mezzo c'era da scorticarsi il torace. Il cibo era da gran gourmet. Sette ricette a base di aragosta una diversa dall'altra, arricchite da salse dal gusto esotico, non erano che una minima parte del menu. Dopo di che, tutti al bar per qualche bevuta e ore di racconti sui relitti e sulla gente che ne va a

caccia.

La barca arrivò il giorno successivo. Di proprietà di Allan Gardner, residente a Highland Beach, in Florida, la *Ella Warley II* è un sedici metri con scafo in acciaio appositamente progettato da Allan per le ricerche subacquee, che ha a bordo le attrezzature da immersione e da ricerca più innovative, inclusi i dispositivi elettronici più sofisticati in circolazione. Allan è un uomo d'affari di successo, proprietario di una grossa società che si occupa di tecnologia computerizzata. Quando non è impegnato a dirigere il suo impero, si dedica alla ricerca di relitti nei Caraibi. Proprio il tipo che fa per me.

Allan è una persona veramente simpatica, con la pazienza di Giobbe e sulle labbra un perenne sorriso che, dopo qualche bicchierino di scotch, si trasforma in una risata senza fine. Durante il viaggio da Fort Lauderdale si era unita a lui la squadra della ECO-NOVA, incluso Mike Fletcher, istruttore sub, e i fotografi subacquei Robert Guertin e Lawrence Taylor, tutta gente cordiale e alla mano, dotata di uno spirito di corpo capace di trasformare una missione estenuante in un glorioso momento di soddisfazione e di successo.

John e io salimmo a bordo dal molo di una laguna usato dalle navi della Carnival Cruise Lines per accompagnare i propri passeggeri a godersi una giornata di sole e di surf in una baia tropicale. Come Allan, anche Jean Claude mise generosamente a disposizione il proprio tempo e si unì a noi; conoscendo la lingua del luogo, poteva rivolgersi ai nativi in creolo per qualunque necessità... e anche per qualche amichevole negoziato, come si sarebbe visto in seguito.

Partimmo per il Rochelais Reef il mattino seguente. Il mare era molto agitato; mi rinfrancai con una bottiglia di tequila Porfido che mi ero portata dietro proprio per un'eventualità del genere. Pur essendo una barca molto stabile, la *Ella Warley II* rollava scossa dalle ondate. Col suo fondo piatto, è una perfetta piattaforma da immersione per le ricerche subacquee, ma non esattamente quel che si suole definire uno yacht di lusso. È stata costruita per uno scopo ben preciso, senza fronzoli come mobili di lusso, una chiglia profonda o degli stabilizzatori. Per di più, le latrine tendevano a ingorgarsi ogni volta che si tirava lo sciacquone.

Gli alloggiamenti erano spartani. A Allan, quale proprietario, toccava l'unica cabina di lusso. Due della squadra dormivano su un paio di brandine sistemate nella timoniera, altri due sul ponte, all'aperto. Jean Claude e io dividevamo la cabina principale, io su un divanetto estraibile, lui sulla

panca del tavolo da pranzo.

Venivamo emarginati dagli altri perché russavamo entrambi. Jean Claude attaccava alle dieci e staccava alle due di notte, quando io gli davo il cambio mettendomi a suonare il trombone fino alle sei del mattino. Ora mi rendo conto di cosa debba sopportare la mia povera moglie.

Ma i sette componenti dell'equipaggio erano gente tosta. Nessuno si lamentò mai o soffrì di mal di mare, tranne me.

Ci ancorammo per la notte all'estremità nordoccidentale di Haiti. Ripartimmo il giorno seguente di buon'ora e aggirammo l'isola di Gonâve per raggiungere il Rochelais Reef entro metà mattinata. Mentre accostavamo, scrutai attraverso il binocolo il punto in cui doveva trovarsi la scogliera. D'un tratto, davanti ai miei occhi si materializzò un'immagine che mi affrettai a mettere a fuoco.

Girandomi verso Allan e John, borbottai: «Se non sapessi che è impossibile, direi che in cima alla scogliera c'è un villaggio con tanto di baracche».

Tre quarti d'ora più tardi, arrivammo a destinazione e demmo fondo un centinaio di metri al largo del nostro obiettivo. Quel luogo è il sogno di qualunque antropologo. Si racconta che circa ottant'anni fa due fratelli abbiano deciso di stabilirsi sul Reef per raccogliere conchiglie, e che altri indigeni vi si siano trasferiti nel corso degli anni. Ai giorni nostri, il Reef è un'isola formata da oltre un milione di gusci di conchiglia, che emerge di un metro e venti dall'acqua e ospita una cinquantina di baracche erette con ogni sorta di scarto e rottame galleggiante. Secondo le nostre stime, era popolata da circa duecento anime. Non si vedeva un albero, né un cespuglio. Il sole batteva implacabile sulla superficie fatta di conchiglie. Il tratto di terra più vicino si trovava a dodici miglia; cibo e acqua dovevano essere trasportati sul Reef per mezzo di canoe. Non riuscivamo a credere che degli esseri umani potessero sopravvivere in condizioni così ostili, tanto meno trascorrere tutta la vita in un luogo del genere.

Accostato il Boston Whaler da quattro metri all'isola edificata dall'uomo, John e la sua squadra di cameraman andarono a sedersi sulla piatta superficie del Reef, subito imitati da Jean Claude. Ovviamente, la gente del posto era molto incuriosita dalla nostra presenza. Jean Claude non rivelò loro che eravamo in cerca di un relitto; avrebbero potuto fraintendere le nostre intenzioni e pensare che fossimo a caccia di tesori, il che avrebbe potuto creare problemi. Si limitò a spiegare che stavamo girando un film, e per far digerire a tutti la nostra intrusione distribuì quaranta litri di carburante per i

loro motori fuoribordo, più una cassa di Coca-Cola.

Avevamo studiato una vecchia e accurata carta del Reef risalente al 1910, sovrapponendola a una carta nautica attuale. La scogliera non si era modificata. Secondo entrambe le carte, c'era un pinnacolo chiamato «Vandalia Rock» all'estremità meridionale, ma i nativi ne negarono l'esistenza. La cosa ci avrebbe fatto perdere altro tempo in seguito, costringendoci a prendere in considerazione la possibilità che anche una nave di nome *Vandalia* si fosse incagliata su quelle rocce.

Essendosi levato il vento, Allan portò la barca in una piccola baia sull'isola di Gonàve dove ci sistemammo per la notte. Il mattino seguente, dopo essere partiti di buon'ora, Allan lasciò cadere fuori bordo il suo magnetometro al cesio e cominciò a circumnavigare il Reef in cerca di anomalie magnetiche. A una cinquantina di metri al largo, il monitor del suo computer fornì un'unica lettura da dieci gamma. Proveniva dal centro esatto del Rochelais Reef, il punto in cui, secondo la documentazione esistente, lo scafo della *Mary Celeste* aveva urtato i coralli. Inoltre, il sito coincideva perfettamente con la direzione dalla quale una nave proveniente da sud-ovest avrebbe investito la barriera.

Il mio demone doveva essersi preso una pausa.

Indossato l'equipaggiamento, Mike Fletcher s'immerse nel punto del rilevamento, seguito da Robert Guertin con la sua videocamera subacquea. Il resto di noi si piazzò a poppa della barca a godersi la brezza tropicale e a chiedersi se Mike avrebbe trovato qualcosa. Mezz'ora più tardi, il nostro amico risalì a bordo e lasciò cadere sul ponte alcuni frammenti di rame, dei massi da zavorra e un vecchio pezzo di legno attraversato da chiodi di ottone.

Avevamo un relitto proprio nel punto in cui si supponeva giacesse la *Mary Celeste*. Ma senza la campana, sicuramente già asportata, col nome della nave a lettere di bronzo in rilievo o impresse nella ceramica, o qualche altro manufatto che ne attestasse l'identità, le nostre non erano che ipotesi. Ci immergemmo tutti, recuperando i pochi, miseri manufatti che riuscimmo a trovare. Il corallo era fra i più belli che mi fosse capitato di vedere in cinquant'anni di immersioni, ma avrei preferito che non ci fosse stato. Ciò che restava del fasciame giaceva sotto uno spesso strato di sedimenti calcarei che avevano rapidamente sepolto lo scafo. Dopo centosedici anni, la nave era avvolta da un impenetrabile velo funebre.

Trovammo un pezzo di catena e un'ancora. Cercai di recuperare una spranga, ma era saldamente conficcata nel corallo. Jean Claude e Mike, in-

tanto, avevano portato a bordo legname sufficiente per riempire un bugliolo di medie dimensioni. Prelevammo anche alcuni manufatti sparsi che avevamo trovato sepolti sotto la sabbia. Ogni pezzo venne ripreso dalle videocamere nella posizione originaria, etichettato e catalogato. Una volta tornati a casa, avremmo inviato i frammenti di legno in laboratorio per determinarne epoca e origine. È incredibile come scienza e tecnologia siano in grado di determinare con una tolleranza di pochi anni l'età di un pezzo di legno o l'angolo di mondo dal quale proviene.

I massi da zavorra possedevano a loro volta caratteristiche mineralogiche e strutturali che consentivano di identificare la zona dalla quale erano stati estratti. Dovevano essere stati prelevati o dalle Palisades sopra il fiume Hudson, quando la *Mary Celeste* era stata ristrutturata a New York nell'estate del 1872, o dalle montagne o dalle spiagge della Nuova Scozia, ai tempi in cui la nave era stata costruita in origine e varata col nome *Amazon.* Dai chiodi di ottone si potevano ricavare solo indicazioni approssimative circa la loro età, mentre i frammenti di rame ci avrebbero forse fornito qualche traccia in più. In ogni caso, ci sarebbe voluto del tempo per trovare le risposte che cercavamo.

Consapevoli di non poter fare di più, salpammo l'ancora e rivolgemmo un caldo saluto al Rochelais Reef, da noi ora affettuosamente chiamato «l'isola delle conchiglie», prima di fare rotta verso il Cormier Plage Hotel. Ci aspettavano parecchie ore di dura lotta col mare in tempesta, ma dopo un po' la cosa si rivelò addirittura rilassante. Trasognato, contemplavo il colore dell'acqua in quell'angolo dei Caraibi. Non era il turchese sfumato di verde e di blu dei bassi fondali intorno alle isole e alle scogliere. Eravamo in acque profonde, adesso: stando alla strumentazione di bordo, il fondo si trovava oltre novecento metri sotto di noi, e il mare era di un cupo color violetto, quasi porpora.

Due giorni più tardi, dopo aver attraccato nei pressi dell'albergo, notammo divertiti come il terreno sembrasse oscillare sotto di noi dopo sette giorni senza mai mettere piede fuori della barca. Il resto della giornata lo passammo a rilassarci sulla spiaggia e nel bar dell'albergo, chiacchierando fino a notte fonda su ciò che avevamo trovato. Il mattino seguente, l'intera squadra partì in barca per Fort Lauderdale, mentre io prenotavo un volo per quel pomeriggio sul tardi. Dopo i saluti di rito e una bella doccia, feci i bagagli e tirai un sospiro di sollievo constatando che stavo per lasciare l'isola senza essere stato azzannato da un mastino dal collare o contagiato dalle febbri della giungla haitiana.

Sul piede di partenza, mi aspettavo di essere accompagnato in auto fino all'aeroporto, ma la polizia locale, evidentemente convinta che Jean Claude non avesse pagato la tassa di circolazione, gli aveva confiscato la Land Rover. Venni quindi dirottato verso un furgoncino Nissan ammaccato e coperto di polvere.

In mezzo alla tempesta, qualunque porto va bene.

Uno degli inservienti dell'albergo di Jean Claude mi condusse lungo il solito percorso a ostacoli fino a Cap-Haïtien, fermandosi a raccogliere gli autostoppisti che incontravamo lungo il tragitto per sbatacchiarli poi da una parte all'altra del furgone fino a che non prendevano a pugni il tetto del veicolo per avvertirlo che volevano scendere. Una volta arrivati in città, ritrovai lo stesso orribile caos: strade inesistenti, traffico ovunque e un inquinamento che avrebbe causato a qualsiasi ambientalista un arresto cardiaco. La mia unica preoccupazione, in quel momento, era scoprire se il mio passaporto via fax avrebbe superato il vaglio dell'ufficio immigrazione.

Raggiungemmo il capannone delle partenze della Lynx Airlines. Se mai ho fatto una mossa furba in vita mia, fu quando chiesi al mio autista di aspettare, giusto nel caso il volo fosse stato cancellato. Una volta all'interno, cominciai a contare i minuti che mi separavano dai cieli azzurri degli Stati Uniti d'America.

«È arrivato troppo tardi», mi comunicò l'impiegata alle spalle del bancone che non osavo neppure sfiorare a mani nude.

«Che significa, troppo tardi?» replicai indignato, credendo ingenuamente che si stesse prendendo gioco di me. Indicai l'orario stampato sul mio biglietto. «Qui c'è scritto che la partenza è fissata per le dodici e trenta. Adesso sono soltanto le undici e venti. Mancano ancora un'ora e dieci minuti.»

La donna lanciò un'occhiata al biglietto e annuì. «È l'ora di Miami, quella.»

«Intende dire che sui vostri biglietti non sono indicati l'arrivo e la partenza nell'orario locale?» Stavo cominciando a cedere al panico.

«No, doveva presentarsi un'ora fa. È troppo tardi, adesso. L'aereo decolla fra cinque minuti.»

«Mi faccia parlare con i piloti», la supplicai, disperato.

Lei assentì e mi accompagnò attraverso un campo invaso dalle erbacce fino all'aereo, dove i piloti se ne stavano in attesa con le mani in tasca. Cominciai a perorare la mia causa, invano.

Il primo pilota si strinse nelle spalle. «Deve ancora passare all'ufficio immigrazione; non ce la farà mai.»

«Posso almeno fare un tentativo?» supplicai.

Pilota e copilota sogghignarono come il furbo Dodger e Oliver Twist dopo avere abilmente alleggerito una tasca. «Non ha speranze. Stiamo per decollare.»

Rimasi lì, come un bambino al quale abbiano rubato la bicicletta. L'unica consolazione mi giunse dall'impiegata della compagnia, che mi promise un posto sull'aereo del giorno successivo.

«Si presenti due ore prima», mi ammonì. «Ha capito?»

Sì, avevo capito.

Mai mi sono sentito tanto miserabile in vita mia. Grazie a Dio, avevo avuto l'ispirazione di chiedere all'autista di aspettarmi. Se se ne fosse andato abbandonandomi in mezzo alla folla che gravitava intorno all'aeroporto, mi avrebbero probabilmente fatto a pezzi per impadronirsi delle mie Nike.

Era giunto il momento di imbarcarmi in un altro viaggio in mezzo allo squallore, lungo la solita strada infernale. Mi sentivo come Roy Scheider quando trasportava la nitroglicerina in mezzo alla giungla, nel film *Il salario della paura.* Lo sconforto cedette il posto alla rabbia per essere stato abbandonato nel paese più povero dell'emisfero occidentale. Se avessi saputo che, mentre mi trovavo a Haiti, un uomo d'affari americano era stato ucciso a colpi di pistola e altri due presi in ostaggio, sarei stato veramente travolto dalla disperazione.

Di ritorno nella mia stanza, rimasi a letto per tutto il pomeriggio a fissare le lame rotanti dei ventilatori appesi al soffitto. Dopo un pasto solitario mi diressi al bar, dove ebbi la fortuna di unirmi a un gruppo di giovani americani che lavoravano per la Carnival Cruise Lines nella baia dov'erano ormeggiate le navi della compagnia. Mi gustai la conversazione e diverse birre, prima di ritirarmi per la notte in preda a visioni del letto che danzava davanti ai miei occhi.

Niente scherzi, questa volta. La mattina seguente trascinai verso il furgone l'autista, che conosceva soltanto qualche parola di inglese, e gli indicai con decisione il volante. Credo che abbia afferrato la situazione vedendo l'espressione furibonda dipinta sulla mia faccia. Ormai conoscete anche voi la trafila per raggiungere l'aeroporto. Questa volta, tuttavia, non vi furono soste per raccogliere autostoppisti. Se l'autista accennava soltanto a rallentare, premevo il mio piede sul suo spingendo a tavoletta l'acceleratore. Schizzammo lungo la strada come una coppia di piloti da rally.

Con tutta la pratica che avevo fatto, ero ormai immune dalla miseria e dalla povertà. Osservare la gente che si portava a casa i rifiuti non mi offendeva più. Si trattava della loro esistenza, semplicemente, e del modo in cui erano costretti a viverla. Forse un giorno, quando le lotte intestine saranno cessate, il Paese tornerà a essere il meraviglioso paradiso di un tempo.

Irruppi nel capannone della Lynx con due ore di anticipo. Con un sorriso, l'impiegata mi porse una carta d'imbarco. Superato il primo ostacolo, mi attendeva l'immigrazione. E là finii, in una baracca priva di aerazione nel momento più caldo della giornata in mezzo a diciotto haitiani, per lo più donne e bambini. Adorano il profumo e l'acqua di colonia, loro. Ammazzai il tempo leggendo un libro sulla battaglia di Gettysburg, e finii per concludere che, dopotutto, non ero messo poi così malaccio.

Stavo per affrontare la parte più preoccupante della faccenda. La sera precedente, mi era stato detto che i piloti della compagnia aerea non lasciavano salire a bordo chi non era in possesso di un passaporto valido. A quanto pare, non erano affatto contenti quando i funzionari dell'ufficio immigrazione statunitense rifiutavano l'ingresso nel Paese a un loro passeggero. Non soltanto erano passibili di una forte multa, ma erano costretti a riportare il malcapitato a Haiti a loro spese. Cominciai ad augurarmi che essere un autore di successo potesse giocare almeno un poco in mio favore.

A mezzogiorno meno dodici minuti, udii il rombo dei motori attraverso le fessure nelle pareti, e vidi l'aereo atterrare e avvicinarsi al capannone. Qualche minuto più tardi, un pilota biondo spalancò la porta ed entrò nella sala d'aspetto, puntando dritto su di me per porgermi una busta.

«Spero che il suo libro mi piacerà», esordì con un sorriso.

Fissai la busta, poi sollevai verso di lui uno sguardo interrogativo. «Libro?»

«Già. Il suo amico mi ha dato uno dei suoi libri, a Fort Lauderdale. Ha immaginato che l'avrei riconosciuta dalla foto dell'autore sulla copertina.»

Craig Dirgo, Dio lo benedica, era andato all'aeroporto e aveva consegnato il mio passaporto al pilota perché me lo portasse. Mentre il sole squarciava le nuvole, udii un suono di trombe, di tamburi, d'arpa. Casa mia era proprio dietro l'angolo, finalmente.

L'immigrazione haitiana si sbarazzò di me in un attimo, dopo di che raggiunsi l'aereo di corsa, nel senso letterale del termine. Fummo costretti ad attendere fino a che un funzionario non ebbe ispezionato il bagaglio di o-

gni passeggero. Sono sicuro che, arrivato alla mia valigia, deve aver pensato di cambiare mestiere. Conteneva la biancheria sporca di due settimane. Noi maschietti siamo fatti così: perché lavarla, quando a casa c'è qualcuno pronto a farlo?

Dubito di aver mai provato una felicità come quella che mi riempì il cuore non appena le ruote dell'aereo si staccarono dal suolo. Durante l'ora successiva rimasi ad ascoltare il pulsare dei motori per assicurarmi che tutti i cilindri stessero funzionando a dovere. Non sopportavo l'idea che un qualunque problema meccanico potesse costringerci a ritornare nel caos di Cap-Haïtien.

Dopo un breve tratto, atterrammo alle isole Caicos per rifornirci di carburante; a titolo precauzionale, ci fu chiesto di lasciare l'aereo e di attendere nel terminal. E Cussler il sempliciotto, ovviamente, che può fare se non infilare la porta sbagliata nel bel mezzo del terminal, scovare il bar e ordinare una birra gelata? Supponendo che fosse ora di tornare, mi diressi all'uscita e venni prontamente fermato da un agente della sicurezza grosso quanto una sequoia.

«Non può uscire da qui», dichiarò in tono severo.

«Devo tornare al mio aereo.»

«Bisogna che passi l'immigrazione e la dogana, prima.»

Sentii la bile salirmi in gola. Non era possibile che le cose andassero storte, ormai. Non dopo aver percorso tutti i sentieri dell'inferno. Il mio demone era un ostinato farabutto. Stavo prendendo in considerazione la possibilità di darmi alla fuga, quando vidi entrare il pilota biondo. Gli bastarono poche parole per convincere l'agente a lasciarmi andare con lui fino all'aereo. Mi chiesi se il mio cimento avrebbe mai avuto fine.

Mi dispiace per chi non conosce la sensazione di gioia e beatitudine che si prova tornando negli Stati Uniti. Bisogna veramente viaggiare al di fuori dei nostri confini per apprezzare i vantaggi che noi tutti diamo troppo spesso per scontati. Mentre atterravamo, sorridevo da un orecchio all'altro.

Quando sbattei allegramente il passaporto sul bancone dell'immigrazione, mi venne subito dato il segnale verde. «Ben tornato negli Stati Uniti, signor Cussler», mi salutò l'agente con un sorriso amichevole. «Ho letto tutti i suoi libri.»

Era proprio bello tornare a casa.

Una volta raggiunto il salone del terminal, fui sorpreso di non vedere Craig. Di origini tedesche come me, si vanta di rispettare sempre i programmi. Ero certo che avesse previsto di venire a prendermi. Mi stavo

guardando intorno alla ricerca di un telefono, quando lo vidi venire avanti reggendo fra le mani una tazza di caffè. Mi guardò con aria perplessa.

«Sei in anticipo di un'ora», osservò bevendo un sorso.

Lo strinsi letteralmente fra le braccia, tanto ero felice di vedere una faccia conosciuta. «La Lynx Air ha la mania di partire e arrivare in anticipo», spiegai.

Craig continuava a fissarmi. «Buon Dio, capo», mormorò, «hai l'aria di aver visto un fantasma. Che diavolo ti hanno fatto?»

«Te lo racconterò, uno di questi giorni. Adesso, invece, perché non mi porti in albergo?»

Afferrato il mio bagaglio, Craig si avviò verso la sua auto. «Ti accompagno così puoi registrarti. Poi, però, c'è un ristorante haitiano che mi piacerebbe provare», propose timidamente. «Mi dicono che la loro capra pasticciata sia molto gustosa.»

Dopo essermi registrato in albergo, andammo in una buona, vecchia *steak house* americana. Craig prese un filetto di manzo, io un hamburger, davvero buono come quelli che mi cucinava mia madre.

Per chiudere in bellezza prima del ritorno del mio angelo custode, il demone si era portato via il mio posto in prima classe sul volo per Phoenix, dal momento che ero in ritardo di un giorno. Non avrebbe potuto importarmi meno. Stavo finalmente tornando a casa, al mio nido, dalla mia adorabile moglie. Non m'interessava altro. Inoltre, non essendo l'aereo al completo, mi ritrovai con tre sedili a mia disposizione.

Forse non riusciremo mai a dimostrare con assoluta certezza che il relitto da noi scoperto è quello della *Mary Celeste.* In un tribunale, le nostre verrebbero definite prove circostanziali. Eppure, per una serie di ragioni, siamo abbastanza convinti che il relitto trovato fra i coralli sia proprio il suo.

Alan Guffman della Geomarine Associates, in Nuova Scozia, ha coordinato i test scientifici sul legno e i massi da zavorra. I processi geochimici sulle rocce e la datazione radiometrica sono piuttosto complessi, ma i risultati hanno dimostrato che la zavorra presentava le caratteristiche mineralogiche e la struttura tipiche del basalto delle North Mountains, in Nuova Scozia.

Il legno fu identificato come pino meridionale, usato spesso nella cantieristica newyorkese ai tempi in cui la *Mary Celeste* venne ricostruita e ingrandita. C'era anche del pino bianco, proveniente dal Nord-est di Stati Uniti e Canada. Un pezzo di quel legno, poi, fece tutti contenti: si trattava di betulla degli Alleghany, detta anche betulla gialla, tipica delle zone ma-

rittime, inclusa la Nuova Scozia.

Tutti i pezzi del rompicapo si stavano ricomponendo.

James Delgado, rinomato archeologo marino nonché direttore del Vancouver Maritime Museum, identificò i pezzi di rame come metallo Muntz, una lega gialla composta da tre parti di rame e due parti di zinco, che entrò in uso dopo il 1860 per la protezione degli scafi dalle teredini.

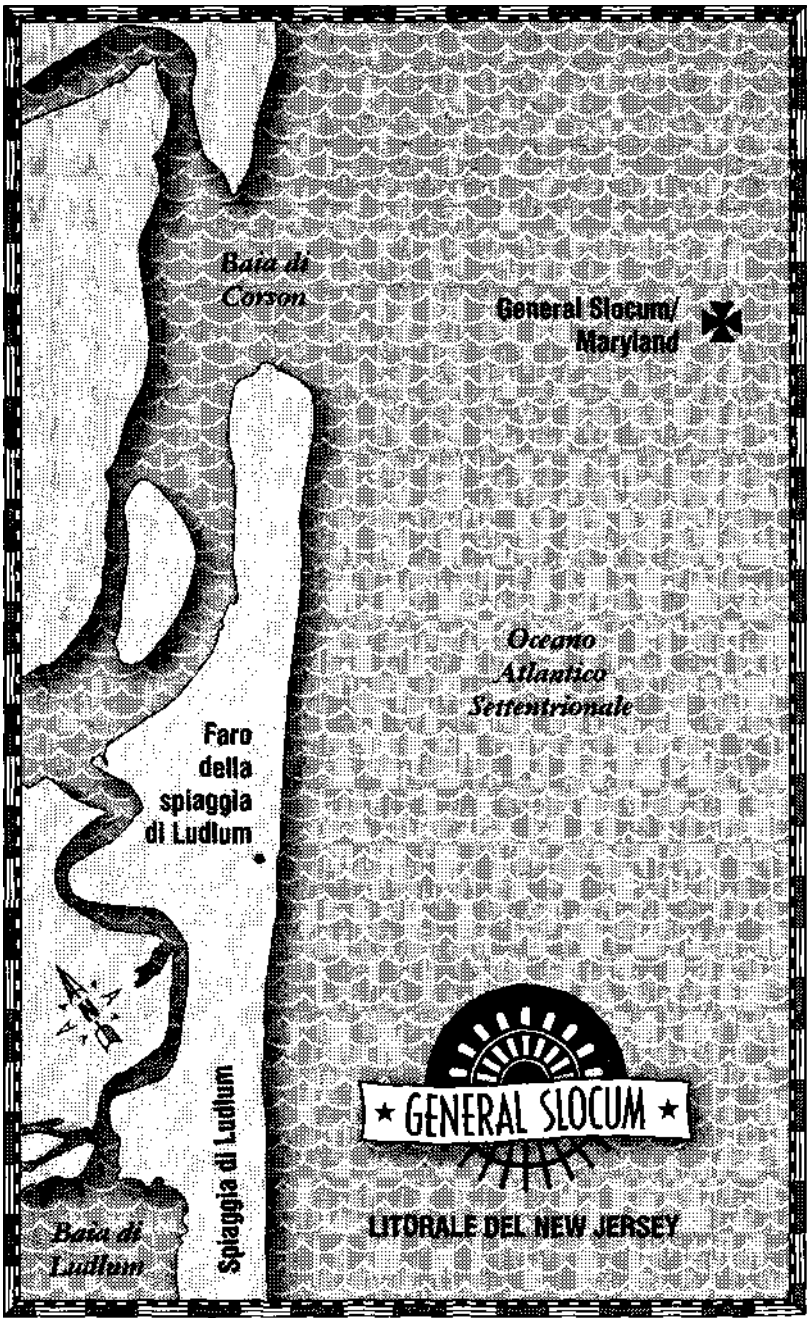
Ci stavamo avvicinando.

Mentre si analizzavano i manufatti, affrontai il compito di individuare altri eventuali relitti finiti sui coralli del Rochelais Reef. Dovevamo dimostrare di non aver trovato la nave sbagliata. Ingaggiai dei ricercatori, in America e in Europa, affinché spulciassero gli archivi. Anche le compagnie assicuratrici collaborarono, specialmente i Lloyd's di Londra. Si frugò dappertutto. Non si tralasciò alcun dato su possibili relitti. E i risultati si rivelarono positivi.

Una nave di nome *Vandalia* era effettivamente andata incontro alla propria fine a Haiti, un centinaio di anni fa. Ma si era incagliata a Port-de-Paix, una baia a sessanta miglia da Rochelais Reef, ed era stata in seguito recuperata e smantellata. L'unico altro relitto registrato in quella zona era un piroscafo finito in fiamme nel porto di Miragoane, dodici miglia oltre il punto che ci interessava. Il nostro programma di ricerche a tappeto servì a dimostrare definitivamente che la *Mary Celeste* era l'unica nave di cui si sapeva che si era incagliata sul Rochelais Reef e vi era rimasta.

Allan Gardner, John Davis e la sua squadra della ECO-NOVA, e io potevamo ora affermare con un buon grado di sicurezza che la tomba della *Mary Celeste* era stata ritrovata. La storia della nave fantasma era finalmente giunta a una degna conclusione.

PARTE VIII
Il battello a vapore *General Slocum*



1
Mai più
1904

«Queste dannate corporazioni», tuonò il presidente Theodore Roosevelt, «non sono che un espediente per non esporsi in prima persona.»

Durante la sfuriata di Roosevelt, il procuratore generale Philander Knox continuò tranquillamente a tirare boccate dalla sua pipa. Era abituato al temperamento vivace del presidente, e sapeva che di lì a poco si sarebbe calmato e sarebbe arrivato al punto.

«Godono di tutti i vantaggi del singolo, senza la guida di una co-

scienza», proseguì Roosevelt. «Porteranno alla rovina il Paese.»

Knox fissò il presidente: pur non essendo particolarmente imponente - un metro e settantacinque per settantacinque chili di peso - aveva il portamento di un gigante. In quel momento il suo viso era arrossato dalla collera, gli occhi fiammeggianti dietro gli occhiali dalla montatura di metallo. Aveva capelli scuri tagliati corti, che formavano una minuscola punta verso il centro della fronte. Con la mano destra, si stava tormentando i folti baffi. «Sono d'accordo con lei, signore», disse Knox.

«Quelli della Knickerbocker Steamboat Company sono una banda di assassini.»

«Già.»

«Voglio che tu vada a New York con il segretario al commercio e industria. Trovate i responsabili di questo disastro, e fategli causa.»

Knox lanciò un'occhiata al presidente. Il rossore stava abbandonando le sue guance, a mano a mano che andava calmandosi. Lo osservò bere una sorsata di acqua. «Credo che il fatto ricada sotto la giurisdizione dello Stato di New York, signor presidente», replicò con fermezza.

Per la rabbia, Roosevelt sputacchiò un po' di acqua sulla scrivania. «Noi siamo il governo federale», gridò. «Spetta a noi.»

«Molto bene», capitolò Knox, alzandosi in piedi nello Studio Ovale. «Contatterò il segretario e mi organizzerò per partire domani stesso.»

«Philander?» lo richiamò il presidente, mentre era già sul punto di lasciare la stanza.

«Sì, signore?»

«Rompi qualche testa per me, lassù.»

«Come desidera, signore.»

15 giugno 1904, il giorno precedente

Appoggiandosi al tavolo di carteggio, il comandante William Van Schaick scribacchiò una nota sul giornale di bordo della *General Slocum.* Quel giovedì si era presentato con un cielo coperto e una leggera pioggia; la temperatura oscillava intorno ai ventisette gradi. Verso Long Island, il comandante vide il sole fare capolino fra le nuvole: una volta sparita la foschia, sarebbe stata una bella giornata.

Van Schaick era alto e dinoccolato, un metro e ottantatré per settantasette chili di peso. La sua uniforme blu era pulita e ben stirata, anche se leggermente scolorita; la treccia dorata che girava intorno all'attaccatura della

manica si era leggermente ossidata. Il candido fiore fresco infilato nell'occhiello del bavero sembrava leggermente fuori posto, come una sella nuova fiammante su un vecchio ronzino.

La società per la quale lavorava, la Knickerbocker Steamboat Company, non faceva che tagliare i costi, e ultimamente Van Schaick aveva spesso pensato alla possibilità di passare a un'altra compagnia. Ben pochi dei suoi uomini d'equipaggio possedevano una qualche esperienza - la loro dote principale, in realtà, sembrava essere la disponibilità a lavorare per un salario da schiavi - e la *General Slocum* stessa avrebbe avuto urgente bisogno di lavori che la società non sembrava disposta o in grado di affrontare.

Ruotando sul tacco per lanciare un'occhiata dal finestrino, Van Schaick sentì il legno farsi cedevole sotto il suo piede; stava evidentemente marcendo. Tornato sui suoi passi, annotò anche quel particolare sul giornale di bordo.

Ritto sul molo della Terza Strada, il reverendo George Haas era intento a osservare il battello. L'aggraziata nave da crociera a due ponti, dipinta di bianco sia nella parte superiore sia in quella inferiore, sembrava agevolmente in grado di trasportare i mille e più passeggeri che si erano prenotati per il viaggio. In veste di pastore della chiesa luterana di St Mark, Haas era a capo di una congregazione composta prevalentemente da immigrati tedeschi, che sfiorava le duemila anime. Per quel giorno era stata organizzata una gita per gli studenti della scuola domenicale e tutti i genitori in grado di parteciparvi. Il battello avrebbe dovuto trasportarli dal molo della Terza Strada fino a Locust Grove, a Long Island, per un picnic e una giornata di svago. Haas sorrise nell'udire la banda attaccare il brano di Martin Luther *A Mighty Fortress Is Our God.*

Haas non poteva sapere a quale orrore stava per andare incontro.

In fila davanti al punto di ristoro del battello, il tredicenne John Tischner guardò le monete che aveva in mano. Le vongole avevano un'aria invitante, ma la madre gli aveva preparato in un contenitore un paio di panini con salsiccia di fegato e cipolle per il pasto di mezzogiorno, e una fetta di torta al cioccolato per dessert. Le caramelle di melassa attirarono per un po' il suo interesse; arrivato in cima alla fila, tuttavia, optò per una porzione di gelato alla fragola. Scelta curiosa, alle 9.25 del mattino, ma era un giorno di festa. Allungata qualche moneta all'uomo dietro il bancone, ritirò il gelato e il resto. Quanto bastava per un altro gelato, durante il viaggio di ri-

torno.

Tutto andava a gonfie vele.

Van Schaick ordinò di azionare il fischio per segnalare che mancavano cinque minuti alla partenza, quindi si mise in contatto con la sala macchine per chiedere vapore. Costruita a Brooklyn nel 1891, la *General Slocum* era lunga settantotto metri e aveva una larghezza massima di undici.

Dotata di una sola macchina a bilanciere, con cilindro verticale, costruita dalla W.A. Fletcher Company, riceveva vapore da una coppia di caldaie alimentate a carbone ed era spinta da due ruote laterali a pale sul cui tamburo, sul lato esterno, era scritto in belle lettere il nome della nave. Due fumaioli affiancati scaricavano il fumo nell'aria. Allineate lungo entrambi i lati del ponte superiore, c'erano sei lance di salvataggio sui relativi paranchi. La vernice sui fianchi delle lance era scrostata, friabile. Originariamente allestita con lo scafo dipinto di bianco e finiture in legno sui ponti superiori, la nave era stata riverniciata con l'applicazione di bianco su bianco e mostrava ora chiazze provocate dall'usura. Eppure, tutto considerato, aveva ancora un aspetto gradevole.

«Svelta», disse Henry Ida al suo amore, Amelia Swartz. «Stanno partendo.»

Amelia accelerò il passo lungo la banchina, ma era in difficoltà: aveva gli stivali allacciati stretti e il corsetto con le stecche che le strizzava la vita le rendeva quasi impossibile respirare. Facendo ruotare il parasole, si diresse verso la passerella. Ida era troppo coperto per la giornata estiva, ma non aveva avuto scelta: possedeva soltanto due abiti, entrambi di lana. L'unica concessione al caldo era stata la decisione di lasciare a casa il panciotto. Dopo essersi abbassato la paglietta sulla fronte, passò nell'altra mano il cestino da picnic in vimini e si avviò lungo la rampa. Nel giro di tre minuti, la *General Slocum* si sarebbe staccata dal molo. Avanzando a fatica fra la folla, scovò un angolino sul ponte per sé e la propria compagna.

Darrell Millet tolse il coperchio a un barile di legno contenente dei bicchieri avvolti nella paglia; il capocameriere di bordo ne aveva bisogno immediatamente al punto di ristoro di poppa; dopo averne raccolti il più possibile fra le mani, andò a consegnarglieli. Sei viaggi più tardi, constatato che il barile era ormai vuoto, lo trascinò nella cambusa di prora. Avendo scovato un angolino libero fra i contenitori di vernice e le lampade a olio,

appoggiò il barile sopra un paio di buglioli capovolti e chiuse la porta. La paglia era asciutta, e profumava di prateria.

Il comandante Van Schaick azionò il fischio un'ultima volta, quindi ordinò che venisse ritirata la passerella. Dopo aver chiesto vapore alla sala macchine, spostò i telegrafi di macchina in avanti e fece allontanare la *General Slocum* dalla banchina. Oltre mille passeggeri si trovavano ora sotto la sua responsabilità. La banda cominciò a suonare *Nearer My God to Thee*.

Il mozzo Walter Payne entrò nella cambusa ingombra e, dopo essersi fatto largo fino a un banco da lavoro, prese a riempire un paio di lampade a olio. D'un tratto, la nave rollò violentemente per l'onda sollevata da una chiatta di passaggio e Payne rovesciò un po' di liquido sul pavimento. Una volta terminata l'operazione di riempimento, riavvitò i tappi di metallo sulle lampade e le portò con sé verso la porta, dove si fermò ad accendere un fiammifero al riparo dal vento; sfiorati gli stoppini con la fiammella, gettò il fiammifero dietro le spalle e regolò le due fiammelle. Reggendo una lampada accesa in ogni mano, salì sul ponte e si avviò verso poppa.

Le esalazioni della vernice e l'olio versato a terra erano in agguato, pronti a scatenare il disastro. La brace ardente del fiammifero lanciato con noncuranza era poco più grande di una punta di matita, ma fu sufficiente. I fumi esalati dalla pittura aleggiavano bassi sul pavimento, mescolandosi con il puzzo dell'olio rovesciato. Una tremolante fiamma azzurrognola scaturì dal gas che s'incendiava. Proprio in quell'istante, la *General Slocum* fu investita dalla seconda ondata provocata dalla chiatta in transito. Mentre i fianchi del battello venivano scossi dal brusco rollio, il barile appoggiato in equilibrio precario s'inclinò in avanti rovesciando la paglia sul fuoco ormai quasi estinto. Immediatamente, scintille incandescenti presero a volare verso l'alto.

Il comandante Van Schaick stava guardando davanti a sé quando scorse una nuvoletta di fumo uscire da un boccaporto della cambusa di prora. «Fuoco», gridò.

Ordinò subito a Marcus Anthony, il secondo ufficiale, di radunare qualche marinaio per azionare le manichette. Erano a cinque minuti dai cancelli dell'inferno.

Il reverendo Haas stava riempiendo delle ciotole di zuppa di molluschi per i suoi giovani parrocchiani, quando vide passare di corsa un marinaio con una manichetta antincendio fra le mani. Pregò che l'uomo stesse sem-

plicemente andando a dare una lavata al ponte, ma in cuor suo sapeva che non era così. Girò il capo da una parte all'altra, cercando di capire dove fossero alloggiati i giubbotti di salvataggio.

«Il mio regno per un marinaio esperto», gemette Van Schaick.

La compagnia gli aveva rifilato un equipaggio formato da giornalieri non addestrati e delinquenti comuni, e non c'era da stupirsene. L'economia andava a gonfie vele, la disoccupazione era ai livelli più bassi degli ultimi vent'anni. A peggiorare le cose, solo due mesi prima gli Stati Uniti avevano preso possesso di Panama, e molti uomini di mare esperti erano stati attirati a sud da guadagni più alti. Era difficile trovare lavoratori in gamba, e la Knickerbocker Steamboat Company non era certo famosa per la generosità dei suoi salari. Abbassando lo sguardo sul ponte, Van Schaick constatò che vi regnava il caos. Vide uno dei mozzi afferrare un giubbotto di salvataggio e lanciarsi fuori bordo.

«Aprire l'acqua», gridò Anthony.

La cambusa di prora era invasa dalle fiamme. In quel preciso istante, le latte di vernice esplosero riducendo in pezzi la porta. Il marinaio di coperta Brad Creighton girò la manopola di ottone che faceva affluire l'acqua dalla stiva inferiore alle manichette antincendio. Osservò il tubo di gomma dilatarsi a mano a mano che si riempiva. Stava scendendo al ponte inferiore lungo il camminamento esterno, quando il vecchio tubo esplose e l'estremità sfilacciata prese a flagellare il ponte come un serpente fatto a pezzi.

Henry Ida spezzò il lucchetto arrugginito dello stipetto che conteneva i giubbotti di salvataggio e prese a distribuirli ai passeggeri. La tela dei giubbotti era logora e mangiata dalle tarme, e parecchi gli si ruppero fra le mani, mentre pezzi di sughero sbriciolati si spargevano sul pavimento. Aiutando Amelia a infilare uno degli indumenti, Ida tirò le cinghie per farglielo aderire addosso, ma i lacci gli si spezzarono fra le dita.

«Se si dovrà andare in acqua», le gridò in mezzo al crescente frastuono, «dovrai tenerlo a posto con le mani.»

Amelia Swartz annuì. Le si leggeva in faccia la paura.

«Nel caso ci separassero», proseguì Ida, «limitati a nuotare verso riva. Ci ritroveremo là.»

«Formate una fila per passare i buglioli», gridò Marcus Anthony, «e attaccate una manichetta nuova alla colonnina.»

Quello era il primo giorno in mare del giornaliero Paul Endicott. In passato aveva fatto l'apprendista ciabattino, ma gli affari andavano talmente bene che la gente preferiva acquistare scarpe nuove piuttosto che far ripa-

rare le vecchie. Il lavoro andava a rilento e lui aveva bisogno di soldi, per cui aveva firmato per una giornata di lavoro a bordo.

«Dove sono i buglioli?» chiese Endicott a Anthony.

«Dannazione», esclamò questi, «sono nella cambusa di prora.»

«Che dovrei fare?»

«Sali nella timoniera e spiega il problema al comandante. Chiedigli di dirigere verso terra.»

La situazione era critica e il reverendo Haas ne era consapevole. Il fuoco si era propagato al ponte di prora e, con il battello ancora in movimento, le fiamme venivano spinte all'indietro, verso i ponti di centro e di poppa. Intorno a lui regnava ovunque lo scompiglio: rimase a guardare mentre un'altra manichetta veniva avvitata alla colonnina. Questa prese fuoco a pochi centimetri dal raccordo. I giubbotti che Haas era riuscito a racimolare erano rotti e in cattive condizioni. Anche così, con l'aiuto di qualche adulto li aveva infilati ai bambini, che aveva poi cercato di fare allineare sul ponte di poppa.

«Cercheremo di raggiungere l'isola di North Brother», dichiarò Van Schaick dopo avere ascoltato il rapporto di Endicott, «e di arenare là il battello.»

L'isola di North Brother si trovava a tre miglia di distanza.

«Avanti a tutto vapore!» ordinò alla sala macchine.

Eruttando fumo e braci da prora, la *General Slocum* si avventò lungo il fiume.

Il comandante McGovern si trovava a bordo del *Chelsea*, la sua draga. Osservò la *General Slocum* passargli accanto a tutta velocità, lasciando una scia di fumo, i ponti traboccanti di gente che correva verso poppa. Li vide ammassarsi lungo la battagliola di legno fino a sfondarla; un centinaio di passeggeri furono scagliati in acqua. Dopo essersi trasferito a bordo della *Mosquito*, la sua pirobarca di salvataggio, McGovern si diresse verso il luogo dell'incidente per cercare di recuperare i superstiti che si tenevano a galla nuotando.

Alle terme della 134ma Strada, nell'East River, Helmut Gilbey si era appena accomodato su una poltroncina di legno per una giornata di sole e aria fresca. Vedendo il battello in fiamme risalire il fiume, uscì in strada di corsa e fermò gesticolando il primo poliziotto che vide passare. «C'è una nave che brucia, sul fiume», lo informò ansimante.

Michael O'Shaunassey lanciò un'occhiata e fra un edificio e l'altro ebbe una fugace visione della *General Slocum.* Raggiunto di corsa il distretto di polizia, fece immediatamente scattare l'allarme.

L'edificio si svuotò, mentre gli agenti si sguinzagliavano in cerca di barche.

Alcune imbarcazioni furono loro fornite dal Seawanhaka Boat Club e dal Knickerbocker Yacht Club, nell'attesa che venissero approntate quelle della sottostazione di polizia della Dodicesima Strada. Nel giro di qualche minuto, la barca antincendio *Zophar Mills* e il rimorchiatore *Franklin Edson* in dotazione al dipartimento della Sanità lasciarono i rispettivi moli per gettarsi all'inseguimento del battello in fiamme. Contemporaneamente, due traghetti che transitavano nelle vicinanze deviarono dalla propria rotta per mettersi a perlustrare il fiume in cerca di superstiti.

Van Schaick era al comando di una nave morente. L'inesperienza dell'equipaggio, le bocchette antincendio deteriorate e una miriade di altri problemi avevano portato la *General Slocum* alla rovina. La sua decisione di puntare a tutta velocità sull'isola di North Brother non aveva fatto che peggiorare le cose: il vento aveva alimentato le fiamme rendendo la situazione praticamente ingovernabile. Seguito da due dozzine di imbarcazioni, Van Schaick mandò la sua nave ad arenarsi con violenza contro la riva.

John Tischner stava tremando. La sua giornata di divertimento e allegria si era trasformata in un orrore che la sua giovane mente non riusciva neppure a concepire. Con le lacrime che gli rigavano le guance, si aggrappò alle cinghie del suo malconcio giubbotto di salvataggio. In quell'istante, la chiglia della nave cozzò contro la terraferma, e Tischner venne scagliato sul ponte. Sbirciando verso l'alto, vide le ruote a pale che giravano ancora forsennatamente. Prese a strisciare fra le gambe degli adulti in preda al panico facendosi strada fino al punto in cui la battagliola aveva ceduto, quindi si lasciò cadere di sotto. Non appena il giubbotto ebbe toccato la superficie, s'impregnò d'acqua trascinandolo giù.

Il contraccolpo dell'incagliamento provocò il crollo di una sezione del ponte di passeggiata e molte persone, quasi un centinaio, furono proiettate direttamente nel cuore dell'incendio; mentre il fuoco divorava le carni fino all'osso, le loro urla si facevano sempre più acute. Parecchi passeggeri finirono sulle ruote a pale ancora in funzione che, dopo averne dilaniato i cor-

pi, li spinsero sott'acqua.

Il reverendo Haas era riuscito a buttare fuori bordo un'ottantina dei ragazzi più piccoli prima che una trave infuocata, precipitando dal ponte superiore, lo colpisse alla spalla facendolo crollare in ginocchio. Con i capelli in fiamme, tentò di rotolare in acqua ma venne risucchiato dalle ruote a pale.

«Amelia», urlò Ida. «Amelia!»

Nessuna risposta.

Ida non poteva saperlo, ma Amelia Swartz si era lasciata scivolare dalla nave in fiamme un miglio prima. In quell'istante, il comandante McGovern, a bordo della *Mosquito*, la stava ripescando dall'acqua, più morta che viva. Mentre correva verso poppa gridando il suo nome, una tavola del ponte aggredita dal fuoco cedette sotto i suoi piedi inghiottendolo fino all'altezza delle spalle. Ida prese a dibattersi nel tentativo di liberarsi.

Sull'isola di North Brother, suor Agnes Livingston stava passando davanti al portone d'ingresso dell'ospedale municipale quando vide un uomo con il berretto in fiamme uscire furtivamente dal casotto posto sul punto più alto del battello divorato dal fuoco. Scavalcata la battagliola, lo sconosciuto si buttò in acqua. La Livingston non poteva sapere che il comandante Van Schaick aveva appena abbandonato la nave.

«Andiamo», gridò il dottor Todd Kacynski, uscendo di corsa dall'ospedale.

La Livingston lo seguì fin sulla riva. Temprata da molti anni di servizio come infermiera, era abituata al sangue e agli spettacoli cruenti. Eppure, rimase sconvolta alla vista dei corpi anneriti e coperti di ustioni che strisciavano sulla sabbia. Allontanatasi di qualche passo, vomitò in un cespuglio, quindi si raddrizzò la cuffia candida e tornò verso i feriti.

Big Jim Wade diresse il rimorchiatore *Easy Times* verso il battello da crociera in fiamme. Quella che si presentò ai suoi occhi era una scena terrificante. Il ponte superiore era crollato al centro della nave, alimentando ulteriormente l'incendio. Le fiamme guizzavano verso il cielo in una colonna di fumo nerastro. Le ruote avevano smesso di girare, e parecchie persone erano aggrappate alle pale di legno nel tentativo di sottrarsi al fuoco. Avvicinatosi sul lato di sinistra, Wade riuscì a vedere lunghi tratti di battagliola crollati sotto la spinta dei passeggeri, e capannelli di persone raggruppate a prora e a poppa.

Senza badare al pericolo, accostò la *Easy Times* allo scafo fiammeggiante.

In città, intanto, un reporter del *Tribune* chiamò la redazione dalla centrale di polizia. «Il battello da crociera *General Slocum*, che trasportava un gruppo di studenti, è in fiamme sull'East River. Ci sarà un alto numero di morti.»

Il direttore del *Tribune* ordinò che venissero inviati sulla scena fotografi e altri reporter.

Il sindaco McClellan, nel frattempo, stava consumando i pavimenti del suo ufficio nel municipio cittadino. «Il commissario capo riferisce di aver inviato sul luogo tutti gli agenti disponibili», borbottò al suo assistente. «Assicurati che anche il capo dei vigili del fuoco abbia fatto tutto il possibile.»

L'uomo si avviò verso la porta.

«Che numero ha il City Hospital?» gli gridò dietro il sindaco.

«Gotham 621.»

McClellan allungò la mano verso l'apparecchio telefonico. «Parla il sindaco», vociò nella cornetta. «Passatemi il responsabile delle operazioni.»

«Tirateli su», gridò Wade ai suoi uomini dalla timoniera, «e mandateli a poppa.»

Guardando dal finestrino, vedeva parecchi corpi anneriti dalle fiamme galleggiare vicinissimi alle sue eliche. Non c'era nulla che potesse fare: la macchina gli era indispensabile per tenersi accostato al battello e per poter indietreggiare senza perdere tempo in caso di necessità. Osservò un corpo roteare nel vortice delle eliche prima di essere risucchiato sott'acqua e fatto a pezzi.

Tornò a girarsi verso prora. «Tirateli via di lì!»

Nel Lower East Side, Little Germany era in preda al caos. Dalla Quattordicesima alla Prima Strada, le piattaforme della sopraelevata traboccavano di parenti dei passeggeri della *General Slocum* che tentavano di salire a bordo di un treno per raggiungere i loro cari. Via via che la tensione cresceva, tra la folla si spargevano le voci più disparate. All'esterno della St Mark's Church si stava radunando una folla sempre più vasta. Genitori dal viso rigato di lacrime aspettavano un miracolo che non sarebbe mai arrivato.

Il comandante della *Zophar Mills* teneva puntato un idrante verso la sezione centrale della *General Slocum.* Anche se le fiamme non si vedevano più, dai rottami continuava a salire un fumo denso. L'acqua intorno alla barca antincendio pullulava di corpi di adulti e bambini. Gli uomini del suo equipaggio erano riusciti a recuperare una trentina di persone, che se

ne stavano ammassate sul ponte di poppa come profughi di guerra.

Improvvisamente, dalla *General Slocum* si udì provenire un boato e il battello si adagiò su un fianco.

Suor Agnes Livingston era ormai insensibile alla sofferenza. La spiaggia dell'isola di North Brother sembrava un campo di battaglia. Non udiva nemmeno più i gemiti dei moribondi: le urla dei feriti e degli ustionati erano molto più forti.

Il dottor Kacynski aveva già somministrato le cinquanta dosi di morfina che si era portato dietro. «Suor Livingston», la chiamò ad alta voce per sovrastare le grida, «torni in ospedale. Ho bisogno di tutte le scorte di antidolorifici disponibili.»

«Sì, dottore.»

La donna cominciò a marciare verso l'ospedale, momentaneamente libera da tutto quell'orrore.

Wade aveva fatto tutto quello che poteva. La *General Slocum* era inondata; dall'acqua emergevano soltanto il fianco di una delle ruote e una porzione di ponte anteriore. Allontanandosi dal relitto, fece accostare di novanta gradi la *Easy Times* dirigendosi verso New York City col suo carico di sofferenti e feriti.

L'ospedale dell'isola di North Brother era pieno all'inverosimile.

«Almeno cinquecento, forse mille», riferì il consigliere John Dougherty, al telefono con il sindaco McClellan.

«Santo Dio», esclamò McClellan, «speriamo di trovare altri sopravvissuti.»

«Non credo, signore. Il battello è stato invaso dall'acqua.»

«Trovami il comandante della Trentacinquesima squadra dei vigili del fuoco.»

«Le fiamme a bordo sono state domate, signore.»

«Lo so, John. Voglio che i pompieri aiutino il coroner a identificare le salme.»

«Sì, signore.»

«Manderò delle barche per riportare i corpi alla banchina sulla Trentaseiesima Est. Le famiglie dei deceduti potranno ritirare là i corpi.»

Sull'East River, le barche della polizia cittadina stavano dragando il fiume in cerca di cadaveri. Alle sette di quella sera ne avevano già recuperati

oltre duecento. Era già buio, quando il coroner si avvicinò all'ennesimo corpo carbonizzato.

«Verifica le tasche», ordinò a un vigile del fuoco.

Dopo aver fatto rotolare il cadavere sulla schiena, l'uomo estrasse dalla tasca un portafogli di pelle fradicio.

«George Pullman», disse a voce alta, leggendo il nome su una tessera della biblioteca. «C'è anche un assegno di trecento dollari emesso in favore della Knickerbocker Steamboat Company.»

Il coroner annuì. «Conoscevo George», mormorò. «Era il tesoriere della scuola domenicale della St Mark's Church.»

Il vigile del fuoco fece un cenno di assenso col capo.

«Per lo meno, quei bastardi non prenderanno mai i soldi», aggiunse rabbiosamente il coroner.

Essendo rimasta dell'aria nella stiva, la *General Slocum* venne sospinta per un po' alla deriva dalla corrente prima di incagliarsi al largo di Hunt's Point. Un sommozzatore fu mandato a ispezionare lo scafo. Trovò una dozzina di corpi intrappolati fra i rottami; uno dopo l'altro, li portò in superficie.

L'ultimo era un ragazzino di nove anni che stringeva fra le mani un libro di preghiere.

Non appena gli fu sfilato il pesante scafandro, il sommozzatore scoppiò in singhiozzi. Mentre la barca dirigeva verso la città per rientrare, l'uomo rimase seduto sul ponte di poppa, solo con i suoi pensieri. Quella sulla *General Slocum* fu l'ultima immersione della sua vita.

Joe Flarethy, un tenente del dipartimento di polizia della città di New York, fissò l'uomo adagiato sulla barella dell'ospedale dell'isola di North Brother con malcelato disgusto. Il tizio si era fratturato una gamba fuggendo dalla *General Slocum.*

«Mi risulta che lei sia il comandante Van Schaick», esordì Flarethy seccamente.

«Esatto.»

«Lei è in stato di arresto per disposizione del sindaco. E adesso, perché non ci rende tutto più facile indicandoci gli altri membri del suo equipaggio?»

Van Schaick si sollevò puntellandosi su un gomito. «Il comandante sono io», dichiarò. «È mia la responsabilità. Se volete identificare gli uomini

dell'equipaggio, fatelo da soli.»

Flarethy si rivolse al sergente che gli stava accanto. «Gira letto per letto e chiedi le generalità a ogni paziente. I marinai dovrebbero avere dei documenti con sé. Chiunque ne sia sprovvisto... be', legategli un cartellino al dito del piede, e vedremo di andare a fondo più tardi.» A quel punto, tornò a girarsi verso Van Schaick. «Un vero eroe, giusto? Uno che cerca addirittura di proteggere i suoi uomini.» Flarethy puntò il dito verso la finestra, in direzione del fiume. «Era quello, il momento di dar prova di eroismo.»

L'altro rimase in silenzio.

«Metti le manette a questo figlio di puttana», ordinò Flarethy a un agente di guardia lì accanto.

«L'obitorio della Ventiseiesima è al completo», dichiarò il sindaco McClellan, parlando al telefono con Dougherty. «Non possiamo accogliere altre salme.»

«Resti in linea.»

Il sindaco udì brani di conversazione mentre Dougherty parlava con qualcuno vicino a lui.

«D'accordo, signore», confermò dopo qualche istante. «C'è un deposito di carbone abbandonato proprio di fianco all'ospedale, che possiamo usare come obitorio di fortuna.»

«Eccellente.»

«Ci sarebbe un'altra cosa.»

«Di che si tratta?»

«Ci serve un altro carico di ghiaccio per tenere in fresco le salme.»

«Ve lo faccio mandare immediatamente.»

Un lampione illuminava fiocamente il molo della Ventiseiesima mentre il primo carico di bare veniva scaricato dalle barche. Per evitare che i corpi si decomponessero, nei feretri era stato messo del ghiaccio che, sciogliendosi, colava sul selciato attraverso le fessure del legno. Centinaia di genitori terrei in volto si erano radunati là per vedere se riuscivano a ritrovare i figli dispersi. Qualche sopravvissuto si aggirava nei pressi delle barche; i più erano mezzo svestiti e avevano riportato ferite leggere. Erano quasi tutti adulti. Tenevano la testa bassa per la vergogna.

Mentre le quattrocentotrentadue bare sfilavano sotto gli occhi dei presenti, a metà di una scala piazzata al centro della folla un vigile del fuoco della Trentacinquesima squadra pronunciava ad alta voce i nomi delle vit-

time che era stato possibile identificare. In tutta la zona intorno al molo si udivano i gemiti dei parenti disperati. I cadaveri non identificati vennero allineati ordinatamente, in attesa che si creasse un po' di spazio per loro in obitorio.

Il mattino successivo al disastro si presentò con un cielo terso e un sole caldo. In tutta la città di New York sventolavano bandiere a mezz'asta. In municipio, il sindaco McClellan apprese che lungo gli argini dell'East River stavano ancora affiorando dei corpi. Dopo aver disposto che venissero recuperati e tumulati, concentrò la propria attenzione su ciò che si doveva fare per prevenire un'altra ecatombe del genere. Per prima cosa, varò un programma gratuito per l'insegnamento del nuoto. Secondo, ordinò a tutti i battelli da crociera del porto di New York di sospendere le operazioni fino a che ognuna di esse non fosse stata ispezionata e approvata. Terzo, avviò un'indagine ad ampio raggio sulla tragedia della *General Slocum.*

Quando fu possibile effettuare un conteggio definitivo, i passeggeri periti risultarono essere 1021.

Ma la *General Slocum* non era ancora finita.

In piedi sul fianco dello scafo che emergeva dall'acqua, il sommozzatore Jackson Hall gridò qualcosa al comandante del pontone recupero *Francis Ann.* Aveva trascorso l'ultima ora ispezionando lo scafo, adagiato sul fondo dell'East River al largo di Hunt's Point. «Potete venire a prendermi, ora», urlò con tutto il fiato che aveva in gola.

«Com'è combinata?» gli gridò a sua volta il comandante.

«Può essere sollevata. La parte inferiore della carena è intatta, sono stati i ponti superiori a subire la maggior parte dei danni.»

«Come sembra, all'interno?»

«Una gran quantità di legname annerito ammassato al centro. Ho rischiato di rimanerci appeso per ben due volte. Le caldaie sembrano intatte ma inclinate. La ruota a pale di sinistra è stata schiacciata dal peso dello scafo che le preme sopra.»

«Che tipo di fondo c'è sotto lo scafo?»

«Sembra fanghiglia molle.»

«Pertanto, potremmo far passare delle cinghie intorno alla carena.»

«Sì, signore.»

«D'accordo, veniamo a prenderla», concluse il comandante, avviandosi verso la timoniera.

«Era ora», bofonchiò Hall fra i denti.

L'ispezione alla *General Slocum* lo aveva turbato. Gli spiriti di mille anime sembravano popolare il santuario segreto nel quale si era introdotto. Un paio di volte aveva avuto la sensazione di essere afferrato da braccia invisibili. A un certo punto, oltre il bordo della maschera che gli copriva il volto aveva colto quella che gli era sembrata una visione. Quando aveva girato la testa per lanciare un'occhiata attraverso l'acqua torbida, si era reso conto che si trattava di un pezzo di telone mosso dalla corrente, ma era rimasto comunque turbato e aveva portato a termine l'ispezione in un tempo da record.

Tre settimane più tardi, la *General Slocum* era fuori dell'acqua. Il battello annerito dal fumo venne rimorchiato in un cantiere navale del New Jersey, dove si provvide a rasare i ponti superiori e a rimuovere i rottami dallo scafo. Nelle settimane successive, la carena fu trasformata in una chiatta e ribattezzata *Maryland.*

Anche la *Maryland* era destinata a una fine ingloriosa.

La costa al largo del litorale orientale degli Stati Uniti può trasformarsi in un luogo piuttosto pericoloso, quando i venti invernali spazzano la superficie del mare. Al comandante Tebo Mallick del rimorchiatore *Gestimaine* mancavano solo le branchie. Dopo trentasette dei suoi cinquant'anni di vita sul pianeta trascorsi sull'acqua, aveva imparato a decifrare i messaggi del mare come altri sanno leggere i segnali stradali alla luce dei fari. Quella notte, il mare al largo di Atlantic City, nel New Jersey, non era un posto per uomini né navi. Onde gigantesche s'inseguivano da est a ovest, le creste ammantate di candida spuma. Raffiche di pioggia gelida tamburellavano contro i finestrini della timoniera come granelli di sabbia sparati da un cannone. L'uomo volse lo sguardo verso terra.

«Riesco a malapena a distinguere il faro», borbottò al gatto acciambellato sul tavolo di carteggio.

Quindi si girò per lanciare un'occhiata a poppa. Da qualche parte in mezzo alla nebbia, un centinaio di metri più indietro e legata alla sua nave mediante solide cime di canapa, c'era una chiatta carica di carbone coke da fornace di nome *Maryland.* In quell'istante, un'onda investì la prora facendo spalancare la porta della timoniera. La luce della lampada a olio in ottone appesa al soffitto tremolò fin quasi a spegnersi.

«Credo che la chiatta stia imbarcando acqua», gridò il marinaio di coper-

ta Frank Terbill.

Notando che il peso della chiatta lo spingeva di poppa contro le onde, Mallick corresse leggermente il timone. «È da mezz'ora che sta beccheggiando», replicò. «Speravo che il mare si calmasse un po'.»

Sentì il motore accelerare mentre la cima che collegava la *Maryland* alla sua poppa si allentava di colpo.

«Sta per cedere», riuscì a gridare a Terbill, prima che un'ondata colpisse la murata del *Gestimaine* scagliando entrambi contro la paratia.

A quel punto, uno dei cavi di rimorchio della *Maryland* si spezzò e saettò sopra la timoniera come un serpente impazzito, colpendo il finestrino. Lo sbilanciamento del peso rimorchiato fece sbandare il *Gestimaine* verso sinistra, costringendo Mallick a lottare per evitare di affrontare al traverso le onde sempre più rabbiose. Staccata un'ascia dalla parete, la porse a Terbill.

«Taglia quelle maledette cime», gli urlò, «o finisce male.»

Raggiunto di corsa il ponte di poppa, Terbill sollevò l'ascia, calandola con tutta la forza che aveva. Dopo aver reciso i cavi, la lama si conficcò nel parapetto superiore. In mezzo alla nebbia, nessuno vide la *Maryland* affondare.

2
Coke: non necessariamente una bibita
1994, 2000

Nel 1987 Bob Fleming, mio vecchio amico e ricercatore, m'inviò una relazione del corpo dei Genieri sull'affondamento e la successiva demolizione di una chiatta di nome *Maryland.* In un primo tempo non capii che importanza potesse avere per noi la perdita di una chiatta qualunque, ma in seguito il mio amico mi telefonò per spiegarmi che la *Maryland* altro non era che lo sventurato battello da crociera *General Slocum*, divorato dalle fiamme nell'East River durante l'estate del 1904 con una spaventosa perdita di vite umane.

Qualche tempo dopo che il battello era andato a incagliarsi contro l'isola di North Brother, la sua carcassa annerita dal fumo era stata recuperata e rimorchiata in cantiere. Sotto la linea di galleggiamento, lo scafo era risultato ancora integro; era stato quindi venduto dalla Knickerbocker Steamboat Company per la somma di settantamila dollari, ribattezzato col nome di *Maryland* e utilizzato come chiatta per il trasporto di carbone.

Sei anni più tardi, mentre veniva trainato col suo carico di carbone coke da fornace dal rimorchiatore *Gestimaine* da Camden a Newark, nel New Jersey, nel suo scafo avevano cominciato ad aprirsi delle falle. Con una tempesta in atto e il mare sempre più mosso, il comandante del rimorchiatore, Tebo Mallick, si rese conto che la *Maryland* non aveva alcuna possibilità di restare a galla. Recuperato l'equipaggio dalla chiatta, tagliò i cavi di rimorchio e la lasciò andare alla deriva.

Per l'ultima volta, la *General Slocum/Maryland* s'inabissò sotto le onde.

Appresa la notizia del suo affondamento, Peter Hagen, il proprietario della *Maryland*, decise di festeggiare. Non soltanto l'assicurazione avrebbe risarcito il danno, ma era anche felice di essersene sbarazzato. Era segretamente convinto che quel natante fosse maledetto; era costantemente fermo per riparazioni, e prima dell'ultimo viaggio lo aveva costretto a una spesa imprevista per la sostituzione del timone.

«La *Slocum* è sempre stata perseguitata dalla sfortuna», dichiarò Hagen. «Non ha fatto che andare incontro a problemi. Sono felice che sia affondata.»

Il rapporto annuale redatto dall'ingegnere capo del corpo dei Genieri nel 1912 precisava:

> Il relitto della chiatta *Maryland* giace nell'oceano Atlantico al largo della baia di Corson, NJ. In data 15 dicembre 1911 è stato stanziato un importo di 75 dollari per un'ispezione del relitto in vista della sua rimozione. In data 29 gennaio 1912 sono stati stanziati ulteriori 150 dollari. Si tratta del relitto di quello che in origine era il battello a vapore *Slocum*, andato in fiamme in prossimità della riva e affondato nel porto di New York un certo numero di anni fa. Uno studio ha rivelato che il relitto giace circa un miglio al largo, lungo una rotta battuta di frequente dal traffico costiero. Il battello, costruito in legno, era lungo 63 metri e largo 11, per un'altezza di 4 metri. Ha subito un'avaria ed è affondato durante una tempesta il 4 dicembre 1911, mentre veniva rimorchiato da Filadelfia a New York. Dopo il debito bando di gara, è stato sottoscritto un contratto per il recupero con Eugene Boehm, di Atlantic City, al costo più conveniente di 1442 dollari. I lavori sono iniziati il 12 febbraio e completati il 18 febbraio 1912. Il relitto è stato fatto saltare con la dinamite. Dopo la conclusione delle operazioni, il sito è stato accuratamente ispezionato per un'area

di circa 50 metri quadrati e riscontrato sgombro da rottami.

Un altro rapporto del Genio indicava che il relitto si ergeva dal fondo per quattro metri e mezzo, in uno specchio d'acqua profondo sette metri e trenta. Da qui la preoccupazione che potesse rappresentare un pericolo per le altre navi in transito.

Trovare la *General Slocum*, alias *Maryland*, avrebbe dovuto essere una passeggiata, giusto? La convinzione iniziale era che il relitto giacesse ben visibile sul fondo e che un sonar a scansione laterale l'avrebbe localizzato in un tempo relativamente breve. Pertanto, tutto ciò che dovevamo fare era navigare un miglio al largo della baia di Corson, gironzolare lì attorno con la barca per una ventina di minuti, e gridare «Eureka!» Esatto?

Ah, ah, ah.

Nel settembre del 1994, Ralph Wilbanks e Wes Hall avevano appena concluso una perizia a New York, così chiesi loro di fare un tentativo con la *General Slocum* durante il viaggio di ritorno verso le Caroline. Messa in acqua la *Dìversity*, la barca da ricerca di Ralph, trascorsero due giorni a setacciare la baia di Corson con un sonar a scansione laterale.

Una ricerca approfondita del fondo non portò a nulla. Il sonar trovava soltanto un piatto fondale sabbioso.

Era ora di tornare alle ricerche d'archivio. Pian piano, cominciarono ad affiorare frammenti di notizie. Un documento accennava al relitto collocandolo due miglia al largo della postazione per i bagnini sulla spiaggia di Ludlum. Sommozzatori che frequentavano la costa del New Jersey dichiaravano di essersi immersi nei pressi della *Maryland*, ma tutti descrivevano uno scafo apparentemente intatto, che sembrava loro quello di una chiatta.

Due diversi obiettivi vennero indicati da Gene Patterson della Atlantic Divers di Egg Harbor Township. Uno risultò essere un vecchio piroscafo; quanto all'altro, si trattava probabilmente dell'ancora e della catena del primo, dal momento che l'anomalia veniva segnalata in prossimità dello stesso. Gene ci suggerì anche un altro obiettivo, ma si trovava oltre cinque miglia al largo della baia di Corson.

Steve Nagiweiz, amministratore della Explorers Club, fornì una serie di coordinate che riteneva potessero riguardare la *General Slocum*; anche l'obiettivo da lui indicato, tuttavia, si trovava troppo al largo per potersi trattare del battello che cercavamo. Sia il relitto di Gene sia quello di Steve vennero rinvenuti a una profondità fra i 12 e i 15 metri. Considerato che il

Genio indicava una profondità di sette metri e trenta al largo della baia di Corson, si trovavano entrambi in acque troppo alte.

I sub locali, interpellati, furono concordi nel descrivere un relitto intatto e con l'aspetto di una chiatta. Nessuno di loro era al corrente dei rapporti del corpo dei Genieri, né del fatto che il relitto poteva essere stato fatto saltare.

Nel tardo settembre del 2000, Ralph e Shea McLean fissarono la propria base a Sea Isle, nel New Jersey, per il secondo tentativo di trovare la *General Slocum/Maryland.* Per non correre rischi, allargarono la griglia di ricerca dal vecchio faro sulla spiaggia di Ludlum fino a oltre la baia di Corson. Partirono a un miglio e mezzo dalla riva procedendo in linee di ricerca parallele alla spiaggia. Ralph si aspettava che l'obiettivo, quando vi fossero passati sopra, avrebbe presentato le caratteristiche di uno scafo a pezzi con resti sparpagliati tutt'intorno. Ciò sarebbe stato in linea con le dichiarazioni del Genio, secondo le quali la *General Slocum/Maryland* era stata fatta saltare fino a ridurla più o meno allo stesso livello del fondo.

Le ricerche si concentravano ora su obiettivi non sporgenti o affioranti in superficie, e ciò sempre partendo dal principio che, se la chiatta era stata effettivamente spianata con gli esplosivi perché non rappresentasse una minaccia per la navigazione, c'erano più che buone probabilità che fosse sprofondata nel limo del fondale.

Il sopralluogo venne effettuato rimorchiando il sensore di un magnetometro Geometrics al cesio. Ralph stava cercando la possibile firma magnetica provocata dai componenti metallici e dalla ferramenta presenti nello scafo originale; niente masse voluminose, dal momento che macchina e caldaie erano stati rimossi dopo il tragico incendio. L'ideale sarebbe stato rintracciare frammenti del carbone coke che trasportava al momento dell'affondamento.

Vennero localizzati parecchi obiettivi minori, ma nessuno corrispondeva ai criteri che cercavamo. Alla fine, non ci rimase che un'unica anomalia magnetica dall'aria promettente. Per sicurezza, Ralph e Shea continuarono a percorrere le griglie di ricerca da trenta metri fino a che ebbero la certezza che non vi era alcun altro obiettivo corrispondente alla firma prevista. Soddisfatti per aver trovato almeno una rilevazione positiva, trascorsero i tre giorni successivi dragando la sabbia e riportando alla luce grossi pezzi di legno, molti dei quali scheggiati come se fossero stati frantumati, e molti frammenti di un materiale simile al coke.

Durante l'ultimo giorno si provvide a tracciare il profilo magnetico del sito, processo che fornì una misurazione di massima delle dimensioni del relitto: 65 metri per 11, quasi le stesse che, per quanto si sapeva, doveva avere la *General Slocum* dopo essere stata trasformata nella chiatta *Maryland.* Il sito si trovava tre miglia a nord del faro della spiaggia di Ludlum e un miglio al largo della baia di Corson, proprio dove il corpo dei Genieri aveva affermato che dovesse essere.

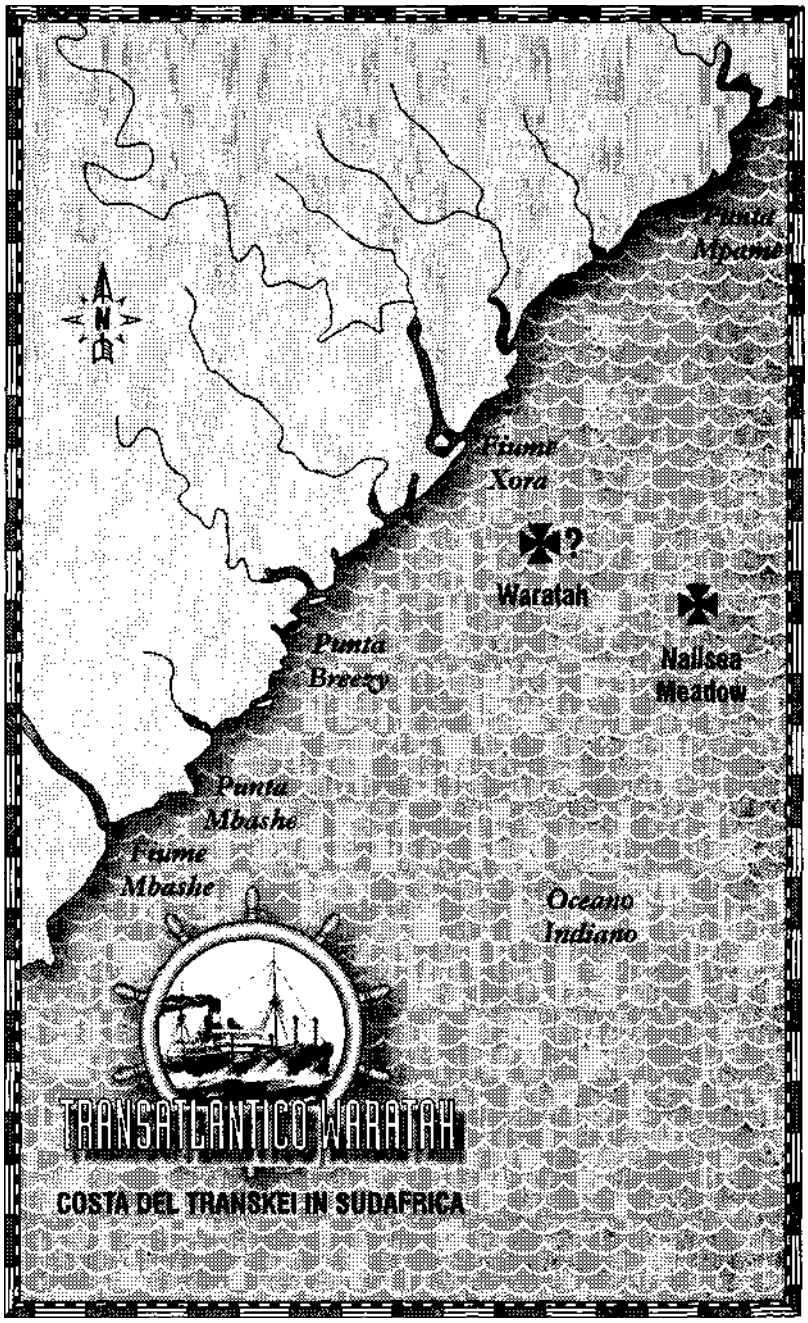
Di ritorno a Charleston, Ralph portò i frammenti di minerale rinvenuti a un esperto in gemmologia e a quattro professori della locale università. Tutti convennero che si trattava effettivamente di carbone coke.

Era calato il sipario sull'ultimo atto della tragedia della *General Slocum.* Sembrava quasi aver scontato la pena per l'orribile olocausto di quel caldo giorno d'estate del giugno 1904. Forse era giusto che lo splendido battello orgoglio delle linee di navigazione newyorkesi, lasciatosi alle spalle i giorni di gloria, avesse finito i suoi giorni come nuda chiatta condannata a vagare sul mare per altri sei anni trasportando scarti di fonderia.

La *General Slocum* viene ancora ricordata, a New York, quando i discendenti delle vittime si raccolgono per la cerimonia commemorativa che viene celebrata nell'anniversario del disastro presso la Trinity Lutheran Church a Middle Village, nel Queens. Sessantuno vittime sono tumulate nel cimitero vicino alla chiesa, accanto a uno splendido monumento funebre alto sei metri.

Durante l'ultimo servizio, erano presenti due dei sopravvissuti ancora in vita di cui si abbia notizia.

PARTE IX
Il transatlantico *Waratah*



1
La sparizione
1909

«C'è qualcosa di strano nell'aria», borbottò il comandante Joshua Ilbery. «Come delle vibrazioni nel vento.»

Era il 23 luglio 1909. Mancava meno di un'ora alla prevista sosta a Durban, e il tragitto non era stato privo d'incidenti. Non appena il *Waratah* era salpato da Londra per il suo viaggio inaugurale verso l'Australia via Sudafrica, Ilbery aveva notato che la nave tendeva a sbandare a dritta. Il primo inconveniente del genere si era verificato proprio il giorno del varo, nella

Manica, al largo di Guernsey. Era una giornata serena, con mare calmo e vento di ponente. Una serie di tre ondate, una più alta dell'altra, sollevate da una turbolenza sottomarina al largo dell'oceano Atlantico, aveva fatto rollare il *Waratah.* Le onde non erano niente di eccezionale, in realtà - due metri e mezzo, tre, e tre e mezzo, rispetto a un normale moto ondoso di un metro e ottanta - ma la nave aveva immediatamente reagito in modo anomalo. Come un pugile ubriaco, si era inclinata bruscamente a dritta come se stesse per rovesciarsi. Poi, una volta superate le onde, si era raddrizzata assumendo un'andatura beccheggiante che si era protratta per quasi un quarto d'ora. Supponendo che l'incidente fosse il risultato di un cattivo stivaggio del carico, Ilbery aveva dato ordine di distribuire meglio la merce nelle stive, ma la nave non ne aveva guadagnato in stabilità.

«Qualcosa di strano a bordo del *Waratah*?» gli rispose in tono ironico Charles Cheatum, il secondo ufficiale di bordo. «Le sorprese non finiscono proprio mai!»

Ilbery si girò verso di lui sorridendo. Se non altro, durante il lungo viaggio il suo braccio destro si era sforzato di mantenere il buonumore. Quando il *Waratah* si era impennato, al largo delle Azzorre, in rotta per sud, Cheatum aveva commentato che dovevano essere incappati in una balena. Al largo di capo di Buona Speranza, aveva dato la colpa a un'onda anomala. Nell'oceano Indiano, a due giorni di distanza da Sydney, quando la nave si era improvvisamente messa a vibrare come se stesse per spaccarsi in due, Cheatum aveva reagito con una battuta su una possibile bizzarria della forza di gravità.

Eppure, nonostante tutti quegli episodi anomali, il *Waratah* era ancora a galla.

Da Sydney, la nave aveva fatto scalo a Melbourne, quindi a Adelaide, dov'era stata ricaricata con merce e passeggeri per la tratta di ritorno verso Londra. Tutto considerato, il viaggio era durato diciotto mesi e avrebbe assicurato un buon profitto alla società proprietaria della nave, la Lund Blue Anchor Line. Guadagno o no, quello sarebbe stato l'ultimo viaggio di Ilbery a bordo del *Waratah.* Appena raggiunta Londra, avrebbe ceduto il comando a Cheatum; sentiva di aver già sfidato la sorte una volta di troppo.

Claud Sawyer era in preda a un altro dei suoi incubi. La visione era tornata a tormentarlo. In una mano, lo spettro reggeva una spada medievale, nell'altra un lenzuolo macchiato di sangue.

«Va' via.» Fu il suo stesso grido a destarlo.

Seduto sulla branda, cercò di calmarsi. Poi si alzò appoggiando i piedi nudi sul ponte e si sporse verso un tavolino li accanto. Dopo aver afferrato un asciugamano per tergersi il sudore gelido che gli imperlava la fronte, bevve un mezzo bicchiere di acqua. In pochi passi raggiunse l'oblò e rimase con lo sguardo fisso oltre l'anello di ottone.

«Terra», mormorò fra sé, contemplando le colline alle spalle del porto di Durban. «Dio, quanto mi manchi.»

Afferrati la maglia e i pantaloni, si vestì rapidamente e fece per uscire sul ponte esterno. Aveva già spalancato la porta, quando si girò a lanciare un'occhiata verso la branda. Sul materasso foderato di cotone risaltava nettamente una chiazza di sudore con i contorni del suo corpo, il largo torace e due linee dove aveva tenuto appoggiate le gambe. La figura somigliava al profilo insanguinato che aveva scorto sul lenzuolo del suo incubo. Afferrata la valigia dove aveva tutti i suoi effetti personali, si affrettò a lasciare la cabina, deciso ad assistere all'attracco dal ponte. Durban sarebbe stato il suo ultimo scalo.

Il comandante Charles DeRoot osservava la nave in avvicinamento dalla timoniera del suo rimorchiatore, il *Transkei.* «Brutto affare», commentò, rivolto al marinaio di coperta che aveva accanto.

«Galleggia come un pezzo di pane in una salsiera», convenne il sottoposto.

La marea stava spingendo al largo il *Transkei.* DeRoot mise avanti adagio per mantenere la posizione, poi si rimise a guardare. Alcune navi possiedono una grazia, un'eleganza che si notano anche da lontano. Il piroscafo che stava venendo avanti aveva lo stile di una ballerina con un piede caprino. DeRoot conosceva la storia del *Waratah* - era uno dei suoi hobby tenersi aggiornato sul pedigree delle navi sulle quali aveva prestato servizio - e sapeva che non era certo un purosangue.

Costruito dalla società britannica Barclay, Curie & Company così come la nave gemella *Geelong*, era nato con due grossi handicap. Il primo era un problema basilare: la progettazione. Poiché il *Geelong* si era dimostrato poco stabile, il capitolato di appalto per il *Waratah* era stato modificato in modo da ovviare a tale inconveniente. Per tutelarsi, i costruttori vi avevano inserito due parole: «se possibile». Apparentemente, non lo era. Le due navi avevano un assetto poco felice, e c'era poco da fare per porvi rimedio.

Il secondo problema era il suo stesso nome. Dal 1848 in poi, altre tre navi erano state battezzate col nome di *Waratah*, ed erano tutte sparite o nau-

fragate. Gli uomini di mare, in genere, sono superstiziosi, e DeRoot non faceva eccezione. Un nome maledetto unito a una cattiva progettazione era un segno del destino che non si poteva ignorare.

«Indietro tutta», gridò ai suoi uomini, mentre faceva accostare il *Transkei* controllando intanto la manovra.

Constatato che tutto era in ordine, riprese a osservare il *Waratah.*

Lungo quasi 150 metri, con un dislocamento di 9339 tonnellate, il *Waratah* aveva dimensioni notevoli per quei tempi. Dopo un anno e mezzo di mare, lo scafo nero mostrava ormai qualche traccia di ruggine; i ponti superiori erano di un giallo pallido. Il fumaiolo singolo, dal quale fuoriusciva il fumo delle caldaie che alimentavano le due eliche, era dipinto in tre colori: nero alla base, una striscia bianca al centro, e ancora nero all'estremità superiore. Due alberi svettavano verso il cielo - uno sul ponte di prora, l'altro a poppa - senza peraltro riuscire a ingentilire l'aspetto tozzo della nave.

Agli occhi di DeRoot, il *Waratah* era un brutto anatroccolo che ballonzolava sul mare.

«Avanti adagio e chiamare il pilota», ordinò Ilbery a Cheatum.

Questi riferì l'ordine al segnalatore, che si affrettò a eseguire.

Pochi minuti più tardi, un battello si accostò al *Waratah* per sbarcare il pilota, che si arrampicò fino in coperta per poi imboccare la scala che conduceva in plancia. Nel salire, sostò davanti alla timoniera e bussò alla porta.

«Servizio piloti di Durban», annunciò a voce alta.

«Permesso di entrare concesso», rispose Ilbery, ordinando con un cenno che gli aprissero.

Il pilota avanzò verso di lui con la mano tesa. «Peter Vandermeer», si presentò. «Vi porto dentro io.»

«Benvenuto a bordo del *Waratah*, capitano Vandermeer.»

«Grazie, comandante. C'è qualcosa che dovrei sapere sulla nave, prima di avviarci?»

«È un po' lenta.»

«Piena di merce, eh?»

«A dire la verità, no. La ragazza è solo un po' pigra.»

Vandermeer lo fissò, stupito. Era piuttosto insolito che un comandante parlasse male della propria nave... Forse stava semplicemente scherzando. «Ne prendo nota.»

«Pilota al comando», annunciò a voce alta Ilbery, passando le consegne a Vandermeer.

Venti minuti più tardi, con l'aiuto del rimorchiatore *Transkei*, Vandermeer accostava al molo. Sapeva esattamente ciò che aveva inteso dirgli Ilbery, ora.

Aveva condotto canoe dotate di maggiore stabilità.

Sul ponte accanto alla passerella, Claud Sawyer non vedeva l'ora che venisse abbassata. Spostando il peso da un piede all'altro come sui carboni ardenti, continuava a passare la valigia dalla mano destra alla sinistra e viceversa. D'un tratto, il fischio della sirena del *Waratah* infranse l'aria, segnalando che erano ormai in sicurezza. Cinque minuti dopo, venne calata la passerella. Sawyer si fece largo a forza di spintoni fino all'inizio della fila; non appena fu ritirata la catena, corse sul molo e, tiratosi da parte, s'inginocchiò per baciare l'impiantito di legno.

Un paio di metri più in là, un ragazzino biondo lo osservava seduto sulla sua bicicletta. «Si trova ancora sul molo, con i piedi sull'acqua, signore», gli fece osservare. «Se vuole davvero baciare la terra, deve fare altri cinque metri in quella direzione.»

Sawyer sollevò lo sguardo verso di lui con un sorriso. Poi, afferrata la valigia, si spostò sulla terraferma e tornò a inginocchiarsi. Rimase inchiodato al terreno per dieci minuti buoni.

Il comandante Ilbery stava controllando il manifesto di carico. Frumento dalle fattorie del Nord. Sego e pelli dai grandi allevamenti di bestiame dell'interno del Sudafrica. Pani di piombo destinati a Città del Capo per la lavorazione. E altri passeggeri, alcuni diretti a Città del Capo, altri a Londra, per un totale di 211 persone.

Era la grossa partita di piombo grezzo a dargli pensiero.

Il peso si sarebbe concentrato su una piccola area e, con le spedizioni già caricate in Australia, i facchini non avrebbero potuto assicurare la partita al centro esatto della nave. Comunque si volesse guardare la cosa, il *Waratah* si era dimostrato poco stabile. Aggiungere ancora peso, da una parte o dall'altra, significava un'ulteriore preoccupazione, e un'altra era rappresentata dalle condizioni atmosferiche.

Ilbery aveva navigato da quelle parti quanto bastava per saper riconoscere i segnali. L'oceano Indiano era un padrone di casa infido. Giornate come quella, con l'orizzonte di un azzurro sbiadito e lunghe onde piatte che si

gonfiavano verso riva come una porta a zanzariera mossa dal vento nascondevano un cupo segreto. Al largo, qualche turbolenza stava sconvolgendo il moto ondoso. Ilbery sapeva che presto le onde avrebbero cominciato a incresparsi, a frangersi con maggior violenza. Da un momento all'altro, la situazione poteva peggiorare.

«Faccia assicurare il carico», ordinò a Cheatum. «Io scendo a terra.»

«Benissimo, signore.»

Era il 25 luglio 1909, poco dopo le quattro del pomeriggio. Era previsto che il *Waratah* salpasse alle prime luci dell'alba. Percorso il molo, Ilbery salì i gradini che conducevano all'ufficio portuale. Un vento caldo e secco spirava dal deserto di Kalahari, su a nord; Ilbery sentiva i granelli di sabbia sui denti. Asciugandosi qualche goccia di sudore dalla fronte, varcò la soglia dell'ufficio.

«Buon pomeriggio, signore», lo accolse l'impiegato.

«Sono il comandante del *Waratah.* Avete un bollettino meteorologico aggiornato?»

Dopo aver frugato fra le carte che ingombravano la scrivania, l'uomo sollevò un foglio. «Non un granché. Il ministero di Pretoria preannuncia tempeste di sabbia e temporali nell'interno, che si prevede durino fino al 28.»

Ilbery annuì.

«Si sono ormeggiate altre due navi, dopo il vostro arrivo. Il clipper *Tangerine*, proveniente dal Madagascar, riferisce condizioni critiche nel canale di Mozambico. La loro vela di maestra si è lacerata, e i ponti si sono riempiti di grandine.»

«Grandine?» ripeté Ilbery, sorpreso.

«Già. Davvero strano.»

«E l'altra nave?»

L'impiegato tornò a consultare il foglio che teneva fra le mani. «Nave da carico *Keltic Castle*, proveniente da Port Elizabeth. Effettua servizio regolare da Città del Capo a Durban. Il comandante segnala mare grosso nel tratto fra gli estuari dei i fiumi Xora e Mbashe.» Lanciò un'altra occhiata al foglio. «Ha parlato di mare mosso e di molti detriti in acqua. Ecco tutto.»

«Molto gentile», lo ringraziò Ilbery, sfiorandosi la visiera del berretto. «Le risulta che siano stati prenotati i rimorchiatori per le sette di domani mattina, come ordinato?»

L'impiegato sfilò un blocco dal mucchio di carta che aveva davanti e lo

consultò. «*Waratah*, sette in punto.»

«Grazie.»

Stava aprendo la porta per uscire, quando l'impiegato soggiunse: «Le auguro buona fortuna e mare tranquillo, comandante».

Con un sorriso torvo, Ilbery annuì e lasciò l'ufficio.

Sei ore, sei pinte di birra e sei bicchierini di whisky più tardi, Claud Sawyer stava vedendo le stelle. Secondo gli standard frontalieri, il Royal Hotel era un albergo di lusso: luce elettrica, ventilatori a soffitto, impianti idraulici in ogni stanza. Non appena firmato il registro, si era immediatamente diretto verso la propria camera. Un ampio letto a baldacchino di legno circondato dalla zanzariera. Lenzuola di cotone e asciugamani per il bagno a disposizione. Dopo essersi lavato e aver indossato abiti puliti, Sawyer si era disteso sul letto, ma non era riuscito a prendere sonno. Qualche ora più tardi, aveva rinunciato ed era sceso al bar, dove si trovava tuttora.

Pesantemente decorato, il bancone era lungo sei metri circa e intagliato nel legno. Sul retro, c'erano diversi ripiani di vetro colorato illuminati da faretti. I pavimenti erano in ceramica color arenaria. Di fronte erano piazzate poltrone intagliate, in una delle quali Sawyer aveva trascorso le ultime ore. Dopo aver atteso che scendesse un po' di fresco, era uscito all'aperto.

«Signore», lo chiamò il barista, che lo aveva seguito sul patio, «stiamo per chiudere.»

Sawyer, che stava contemplando la Via Lattea, abbassò gli occhi su di lui sorridendogli. «Non desidero altro, grazie.»

L'uomo rientrò nel bar.

Sawyer non mangiava dal mezzogiorno precedente, e aveva rigettato l'ultimo pranzo nella toilette dell'atrio, appena arrivato in albergo. La testa non gli girava, ma era tutt'altro che tranquillo: l'alcol non aveva sortito l'effetto sperato. Non riusciva a togliersi dalla mente il *Waratah.* Alzandosi in piedi a fatica, si diresse verso le scale dell'atrio e salì fino al suo piano. Dopo parecchi tentativi, riuscì ad aprire la porta della stanza. Pregò di riuscire ad addormentarsi presto.

Sul ponte di castello del *Waratah*, il comandante Ilbery fumava la pipa con lo sguardo fisso sul mare. Al di sopra del profumo fruttato del tabacco, gli arrivava l'odore dell'oceano: un puzzo acre, pungente come quello di una moneta di rame messa a scaldare in un pentolino di ghisa. Dopo aver svuotato il fornello della pipa, si diresse verso la propria cabina.

Le lenzuola erano intrise di sudore, i piedi di Sawyer imprigionati dalla zanzariera. Sprofondato in una sorta di stordimento, aveva il cuscino di piume che gli premeva contro la bocca rendendogli difficoltoso il respiro. Scosse il capo da una parte e dall'altra, in cerca di aria.

Il *Waratah* stava navigando in mezzo a una burrasca. Sawyer vedeva tutto chiaramente, come da distanza ravvicinata. Poi, d'un tratto, la nave divenne minuscola nella sua mente come se la stesse osservando dal cielo. Rimase a fissare un'ondata avvicinarsi rabbiosa dal largo verso la nave per scagliarsi poi contro il suo fianco. L'immagine svanì lasciando il posto a un cavaliere con indosso un'armatura medievale. «Stai lontano dal *Waratah*», gli intimò lo sconosciuto con voce minacciosa.

Sawyer balzò a sedere sul letto facendo volare il cuscino.

Trascorse il resto della nottata in attesa di un sonno che non giunse mai.

Dopo aver manovrato il *Transkei* oltre la fiancata del *Waratah*, il comandante DeRoot cominciò a staccarsi dal molo. La nave della Lund Blue Anchor Line rispondeva in modo diverso da come ricordava. Se possibile, sembrava ancor più rigida e goffa di prima.

Il comandante Ilbery era accanto al pilota capo, Hugh Lindsay, mentre questi conduceva il *Waratah* fuori del porto e oltre la secca esterna. Dopo un brindisi di saluto, Lindsay lasciò la nave cedendo il posto a Ilbery. Il comandante diede disposizioni sulla rotta sotto costa da seguire, sforzandosi di allontanare il presentimento di un incombente disastro.

Il caporale Edward «Joe» Conquer uscì dalla tenda piazzata lungo la foce del fiume Xora. La sua unità, i Cape Mounted Rifles, i fucilieri a cavallo del Capo, era impegnata in manovre militari. Durante l'ultima ora, era cominciata a cadere una pioggia tiepida che, filtrando attraverso la tela grezza, aveva infradiciato il nudo pavimento di legno; prima di avventurarsi all'aperto, Conquer aveva aspettato che il temporale fosse cessato. Osservando l'oceano dalla collina, notò che il cielo si era momentaneamente rasserenato ma in lontananza si era andata formando una muraglia di nuvole nere che lasciavano presagire un altro acquazzone. In quell'istante, il campo venne investito da raffiche di vento. La temperatura, che fino a quel momento si era aggirata sui trentadue gradi, precipitò come per magia a venti.

Allungata una mano, Conquer si calcò in testa il berretto nel timore che

volasse via.

Quindi rientrò nella tenda per legarsi al fianco la pistola.

«Allah misericordioso», gemette l'africano, «proteggimi tu.»

Era giunto come una furia sospinta da un vento di morte, senza un nome o un numero a contrassegnare il suo passaggio. Formatosi a causa dei venti caldi e umidi al largo dell'oceano Indiano, era avanzato verso occidente come un esercito inarrestabile. Il fronte principale dell'uragano era composto da vortici che sfioravano i centosessanta chilometri orari. Acqua e cielo erano squarciati da lampi, mentre sul mare in tempesta echeggiavano i boati dei tuoni. Dall'occhio dell'uragano scaturivano trombe marine che proiettavano in aria tutti i pesci e le forme di vita acquatica che trovavano sul loro passaggio.

Urbuki Mali si trovava nel posto sbagliato, nel momento sbagliato.

Il suo sambuco, il *Khalia*, stava trasportando un carico di cannella e perle sufficiente a consentirgli di ritirarsi finalmente dall'attività. Un commerciante di East London aveva acconsentito ad acquistare le merci e Mali non doveva far altro che consegnargliele a domicilio. Era stata l'avidità a spingerlo a sfidare le intemperie, e sarebbe stata l'avarizia a porre fine alla sua vita.

A dodici miglia dalla riva, in condizioni di tempo migliori avrebbe potuto avvistare la costa a occhio nudo; così come stavano le cose, era accerchiato da una tempesta che non accennava a lasciarlo andare. Una ventata più forte gli strappò l'albero di trinchetto.

«La mia fortuna per un vento più mite», gridò.

Poi, d'un tratto, dal cielo presero a piovere pesci, e il *Khalia* si capovolse.

A bordo del *Waratah*, il comandante Ilbery stava affrontando una battaglia persa. Il fronte principale dell'uragano era ancora lontano, ma in timoniera i suoi effetti si avvertivano già. Onde frastagliate investivano lo scafo, che per due volte si era inabissato nel cavo fra i marosi come se dal mare fosse stata risucchiata tutta l'acqua. All'improvviso, il *Waratah* sbandò con violenza a dritta e rimase in bilico a un angolo di quarantacinque gradi. Passarono tre interminabili minuti, prima che riuscisse a raddrizzarsi.

«Madre di Dio», mormorò Ilbery.

Il secondo ufficiale Charles Cheatum non riusciva più a celare l'ansia; il suo viso era terreo, e qualche istante prima aveva rischiato di vomitare sul

pavimento. «Questa è brutta, comandante», commentò ad alta voce.

«Diavolo, lo so. Vada sottocoperta e controlli se il carico regge. Ho l'impressione che si sia spostato.»

Il sottoposto fece per muoversi, ma aveva i muscoli delle gambe irrigiditi dalla tensione nervosa. Dopo essersi colpito le cosce col pugno, mosse qualche passo verso la porta prima di essere assalito da un conato che lo costrinse a rigettare sul pavimento della timoniera.

«Spazzate via quella roba», gridò Ilbery a uno dei marinai.

Cheatum si deterse la bocca col fazzoletto, quindi uscì con passo legnoso.

Una buona metà dei passeggeri si era ammassata in sala da pranzo. Ogni volta che la nave beccheggiava, venivano scagliati da un lato all'altro dello stanzone, ed erano quasi tutti ammaccati e sanguinanti per i colpi subiti contro i tavoli o cadendo dalle sedie. La paura era palpabile e il caos regnava sovrano.

Carl Childers, un ricco allevatore australiano dal fisico robusto, al suo primo viaggio verso Londra, faceva del suo meglio per sedare la crescente confusione. «Ho sbirciato dal portello», gridò. «Si riesce a scorgere la terraferma.»

Magness Abernathy, commerciante in diamanti di Sydney, non sembrò affatto tranquillizzato dalle parole di Childers. «Be', l'ideale sarebbe poterla raggiungere a nuoto», commentò con voce stentorea, «perché è proprio questo che ci toccherà fare, tra poco.»

Un marinaio di coperta si fece largo attraverso la stanza con una bracciata di giubbotti di salvataggio in sughero. Vennero fatti indossare prima ai bambini, quindi alle donne e agli uomini più anziani.

«Beccheggia ed è sempre più instabile», gridò Ilbery, mentre ruotava il timone nel tentativo di rimettere in assetto il *Waratah.*

Nelle profondità della sala macchine, il capo macchinista Hampton Brody sentiva che le cose non andavano affatto bene. A ogni rollio del *Waratah,* una delle due eliche emergeva dall'acqua girando a vuoto. Senza la resistenza opposta dall'acqua, l'albero ruotava troppo rapidamente, mettendo a dura prova la caldaia che forniva potenza. D'un tratto, una valvola della caldaia di dritta saltò e la sala macchine fu invasa da nuvole di vapore bollente.

Cheatum, intanto, aveva raggiunto la stiva e si stava facendo largo fra la

merce per raggiungere il punto in cui era stato stivato il piombo grezzo. Tre delle pesanti casse di legno erano piombate a terra dalla fila più alta, sfasciandosi. Parecchie tonnellate di materiale si erano sparpagliate sul fianco destro della stiva. Non poteva far altro che riferire ciò che aveva scoperto; girati i tacchi, si avviò verso la scaletta.

«Sala macchine», gridò il comandante Ilbery attraverso il tubo portavoce, «non ho più spinta a dritta.»

Ripeté più volte l'appello, ma nessuno rispose.

Dodici morti, incluso Brody: i corpi lessati dal vapore, la pelle cotta fino alle ossa. Soltanto tre spalatori africani si erano salvati, ma non comprendevano le parole che uscivano dal tubo di rame. Le mani serrate sulle pale, erano impietriti dal terrore.

Joe Conquer stava sbirciando attraverso il binocolo, quando la nave da carico entrò nel suo campo visivo. Dopo aver rimosso le gocce d'acqua dalle lenti, guardò di nuovo. Si trattava di una nave dalla linea sgraziata, con una tozza sovrastruttura nera e i ponti gialli. L'unico fumaiolo era nero, con una striscia bianca al centro.

Mentre la osservava, la nave rollò su un fianco e rimase per alcuni attimi in quella posizione.

Il destino può prendere molte vie. Per il *Waratah,* sarebbe arrivato a cavallo di un'onda anomala.

La sua nave era già ferita, e Ilbery lo sapeva. Non poteva che sperare di riuscire a farla incagliare a riva, o tornare arrancando fino a Durban con una macchina sola. Dopo aver aspettato il momento giusto, girò la ruota del timone ai fermi.

A un miglio di distanza dalla nave in difficoltà, l'onda anomala stava guadagnando forza. Quattro metri e mezzo, poi sei, e continuava a crescere. Avrebbe potuto infrangersi a mezzo miglio, ma non accadde. Anziché riversarsi in basso, sotto la cresta spumosa, migliaia di litri d'acqua salata non facevano che gonfiarsi sempre più, come tenuti insieme da un collante. Un solo ostacolo s'interponeva fra l'onda e la spiaggia.

«Madre di Dio!» balbettò Ilbery.

Il *Waratah* stava lottando per riuscire a invertire la rotta con una sola macchina, e aveva appena superato la metà dell'arco. Il comandante lanciò un'altra occhiata dal finestrino laterale. Aveva di fronte a sé la morte, e ne

era consapevole. Mentre i secondi trascorrevano, rimase in attesa del proprio destino.

Dal suo punto di osservazione sulla collina, Conquer poteva scorgere la nave da carico e il mare alle sue spalle. Atterrito, rimase a guardare la gigantesca onda ricurva scagliarsi verso la nave in difficoltà e trattenne il respiro quando la vide investirla in pieno.

Aggrappato alla scaletta di ferro che saliva dalla stiva merci, Cheatum sentì il *Waratah* sbandare bruscamente sulla dritta, abbassandosi ancora e ancora, fino a superare il punto di non ritorno. I ponti superiori finirono in acqua, mentre migliaia di litri d'acqua invadevano le stive. Persa la presa sul piolo di metallo bagnato, dopo un volo di sei metri Cheatum precipitò in quello che fino a pochi istanti prima era stato il locale sottostante la coperta. Il collo si spezzò come un ramoscello e non ci fu che tenebra, rischiarata da un unico, minuscolo puntolino di luce che andava intensificandosi.

Nessuno ebbe il tempo di reagire. Né i passeggeri terrorizzati nel salone da pranzo, né quelli che si trovavano in cabina. I pochi uomini dell'equipaggio tanto fortunati da essersi trovati in coperta vennero scagliati in mare anziché restare intrappolati nella nave. Avrebbero impiegato più tempo a morire.

Il comandante Joshua Ilbery stava scuotendo il pugno in direzione dell'onda quando il *Waratah* s'impennò per l'ultima volta. Battendo la testa contro la chiesuola, infranse il vetro, che gli strappò il cuoio capelluto dal cranio; gli toccò annegare senza i suoi capelli. Il *Waratah*, invaso dall'acqua, cominciò ad affondare. Raddrizzandosi nel colare a picco, fini per depositarsi sul fondo con la chiglia.

Joe Conquer non riusciva a credere ai propri occhi. Dall'istante in cui l'ondata aveva investito la nave al momento in cui era completamente scomparsa sott'acqua erano trascorsi in tutto tre minuti. Era come se un buco enorme si fosse spalancato per inghiottire tutta intera la nave. Dopo aver pulito nuovamente le lenti, tornò a scrutare il mare. Qualche rottame sparso, una chiazza lucente nel punto in cui si era versato dell'olio. Poi la burrasca crebbe d'intensità, spazzando la superficie del mare. Dopo aver riposto il cannocchiale, tornò alla propria tenda precedendo di qualche minuto la cortina di pioggia in avvicinamento e, afferrata una penna d'oca, si mise a stilare una relazione sull'evento del quale era stato testimone.

Nel constatare che la nave non arrivava a Città del Capo le autorità, pur sperando per il meglio, temettero subito il peggio. Il *Waratah* era noto per la sua instabilità e l'uragano che aveva nel frattempo spazzato la costa era stato uno dei peggiori degli ultimi dieci anni. I duecentoundici passeggeri vennero dati per morti, e si provvide ad avvertire i Lloyd's di Londra. Il mistero di ciò che era accaduto al *Waratah* rimase irrisolto.

Sedici anni dopo

Il tenente DJ. Roos parlottava fra sé durante il volo. Trovava conforto nel descrivere a voce alta ciò che faceva, come per verificare le proprie mosse con un eventuale copilota. «Arricchire la miscela», disse, ruotando la manopola.

La pulsazione che aveva avvertito al motore svanì.

Roos stava pilotando un velivolo sperimentale delle forze aeree sudafricane in servizio postale da Durban a East London, e il mezzo si stava comportando in maniera quasi impeccabile.

«Credo che lo porterò un po' sul mare», annunciò Roos a voce alta.

Era una giornata splendida, e il giovane era felice. Il cielo era limpido, la visibilità illimitata, e nel mare sottostante non si vedeva un'onda. Giorni come quello, col cielo terso come cristallo e l'oceano Indiano piatto come una tavola, capitavano una volta l'anno. Roos fissò la superficie del mare dal finestrino laterale. D'un tratto, nell'acqua sotto di lui scorse una dozzina di minuscole sagome a forma di T.

«Pesci martello», commentò a bassa voce, proseguendo lungo la costa.

Accesa una sigaretta, tirò una boccata con aria soddisfatta.

«Tre quarti di carburante, temperatura del collettore regolare.»

Una balena, una minuscola barca a vela, e trascorsero altri dieci minuti. Roos spinse in avanti la cloche per abbassarsi di duecento piedi. Sorridendo tra sé, tornò a guardare l'acqua.

«Uau», esclamò.

Davanti ai suoi occhi c'era una nave... sessanta metri sotto la superficie del mare. Sembrava talmente vicina da poterla toccare. Era in posizione eretta, come in viaggio verso un porto che non avrebbe raggiunto mai. Era un miraggio, Roos ne era certo. Con una virata, prese a volare in cerchio sopra il punto incriminato.

«Dannazione.»

No, era una nave vera, e anche grossa. Doveva essere lunga centocin-

quanta metri, si disse, e aveva il fumaiolo ancora in posizione. Corretta la rotta, fece un altro passaggio abbassandosi d'ala. I ponti dovevano essere gialli, pensò, ecco perché si confondevano col fondo sabbioso. Doveva essere affondata durante una tempesta. Marcata la posizione sulla sua carta, girò l'aereo proseguendo per East London, dove riferì ciò che aveva scoperto.

Il giorno seguente, durante il viaggio di ritorno, il mare agitato non consentiva di vedere il fondo.

Fece tre passaggi sulla zona, ma non riuscì a ritrovare la nave fantasma.

2
È qui o è là?
1987-2001

Per oltre novant'anni ci si è chiesti che cosa fosse accaduto al *Waratah* e ai duecentoundici passeggeri che aveva a bordo. Dai tempi in cui era scivolata nell'oblio durante una tempesta al largo della costa orientale del Sudafrica, era sempre rimasta nei pensieri degli storici del mare più attenti. Eppure, dal momento della sua scomparsa, nel 1909, nessuno era sembrato interessato a intraprendere una ricerca fino al giorno in cui Emlyn Brown e io ci incontrammo durante un tour per il lancio di un mio libro in Sudafrica, nel 1985.

Stavo partecipando a una conferenza letteraria a Città del Capo quando Emlyn mi si presentò chiedendomi se fossi al corrente della storia del *Waratah.* Sembrò leggermente sorpreso nell'apprendere che avevo raccolto materiale sulla scomparsa della nave, nella speranza di poterla andare a cercare, un giorno o l'altro. Ci incontrammo più tardi presso il Mount Nelson Hotel, per discutere la possibilità di unire le nostre forze in una ricerca comune. L'incontro fece nascere un'amicizia che dura ancora oggi. Emlyn è una delle persone più simpatiche che io abbia mai conosciuto. Non avrei potuto essere più fortunato, nel cercare qualcuno con cui collaborare: cortese, deciso, determinato a trovare la leggendaria nave, nel 1990 creò una filiale della NUMA fondando una piccola società per azioni in Sudafrica.

Emlyn credeva nel fenomeno dell'onda anomala, nella possibilità che un'ondata spaventosa avesse investito il *Waratah* facendolo affondare. Sosteneva la teoria secondo cui la ripida inclinazione delle coste continentali e la forza della corrente di Agulhas, alle quali si era aggiunta una violenta burrasca, avessero provocato una serie di onde gigantesche che avevano

inghiottito la nave. La mancanza di stabilità non doveva aver aiutato il *Waratah* durante la sua lotta con un mare impazzito.

Nel corso di molti anni, Brown aveva raccolto ogni minima notizia riguardo al *Waratah*, con un'attenzione particolare verso i rapporti redatti in occasione della sua scomparsa. Sebbene gli storici del mare, tenendo conto delle segnalazioni di altre navi sopravvissute alla tempesta, si fossero convinti che era affondata molto a nord, Brown puntava di più sulle osservazioni di Joe Conquer e D.J. Roos. Poco tempo dopo la denuncia di Roos dell'avvistamento di una nave affondata al largo della foce del fiume Xora, i due uomini si erano incontrati e avevano confrontato i rispettivi appunti, concordando sul punto dell'incidente che Roos aveva marcato con una X su una mappa da lui stesso tracciata.

Il luogo dell'estremo riposo del *Waratah* era stato fissato quattro miglia al largo del fiume Xora, dove le sue acque si gettano in mare al largo della costa del Transkei. Conosciuto col nome di Wild Coast, era un tratto di costa inospitale prevalentemente battuto da un mare inclemente.

Negli anni seguenti, Roos aveva effettuato parecchi voli in loco senza mai ritrovare condizioni di trasparenza dell'acqua tali da rivelare la presenza di un relitto sul fondo. Problemi al motore e condizioni atmosferiche avverse avevano sempre giocato contro di lui. Sfortunatamente, era rimasto ucciso in un incidente d'auto, e la sua mappa non era stata ritrovata fino a molti anni più tardi, quando la sua famiglia l'aveva scovata dietro il cassetto di una scrivania.

Nel 1977, un'ispezione di routine con il sonar a scansione laterale effettuata da un'università sudafricana registrò la presenza di un relitto non identificato a una profondità di centodieci metri, parecchie miglia al largo dello Xora. La rilevazione sollevò una pletora di speculazioni, ma la maggior parte degli storici esclusero che potesse trattarsi del *Waratah.*

Dopo un'infruttuosa indagine sonar effettuata nella zona meridionale privilegiata dagli storici, Brown era più che mai convinto che le relazioni di Conquer e Roos su un relitto che giuravano di avere avvistato al largo della costa del Transkei dovevano riferirsi al *Waratah.*

Credendo con tutto il cuore nella possibilità di ritrovare la leggendaria nave, cominciai a finanziare le ricerche di Emlyn nel 1987, quando condusse un'approfondita ricerca col sonar a scansione laterale nella zona circostante il relitto, sei miglia al largo della costa. Dopo aver effettuato numerosi passaggi, l'equipaggio di Emlyn concluse che le dimensioni erano assai simili a quelle della nave da tempo scomparsa.

Emlyn tornò sul luogo agli inizi del 1989 per tentare di calare delle telecamere alla profondità in cui giaceva il relitto. L'impresa non diede i frutti sperati, poiché la corrente di Agulhas, con i suoi cinque nodi di potenza, non faceva che trascinare le telecamere oltre il relitto lasciando Emlyn con qualche immagine sfocata del nudo fondo.

Più tardi, quello stesso anno, il mio amico fece un nuovo tentativo a bordo della nave da ricerche *Deep Salvage I.* Utilizzando una sofisticata campana da immersione, il capitano Peter Wilmot, comandante della nave, scese fino al relitto riuscendo a riprendere qualche vaga inquadratura dello scafo. Ma anche quella volta, a causa della corrente troppo forte per la campana, le immagini video di Wilmot risultarono ben lungi dal poter consentire un'identificazione della nave.

Si stava dimostrando sempre più difficile da risolvere, quel mistero.

Non essendo tipo da arrendersi di fronte alle difficoltà, Emlyn tirò avanti. Nel 1991 era di nuovo lì, a bordo del *Deep Salvage I*, solo che questa volta lo accompagnava il professor Hans Fricke, scienziato di fama mondiale, col suo sofisticato batiscafo *Jago*, in grado di raggiungere una profondità di oltre duecentosettanta metri. Era stato proprio all'interno dello *Jago* che il professor Fricke aveva potuto, primo al mondo, osservare e riprendere dei celacanti vivi nel loro ambiente naturale, l'oceano.

La storia si ripeteva: la corrente non fece che ostacolare le operazioni durante tutti i dieci giorni della missione, impedendo l'entrata in azione dello *Jago.*

Bisognava ripartire da zero.

Nel 1995, Emlyn venne contattato da Rehan Bouwer, un sub professionista convinto di poter raggiungere il relitto durante un'immersione accuratamente programmata grazie al Trimix, una combinazione di tre differenti miscele per le bombole.

Il primo tentativo fallì a causa del cattivo tempo, e soltanto nel gennaio 1997 Emlyn e gli esperti sommozzatori di Bouwer poterono ripetere l'esperimento. Sfiorando i limiti previsti dalle tavole di decompressione, Bouwer e Steve Mirine, che già si erano calati con successo sulla nave da crociera *Oceanos,* affondata quasi in vista del relitto di Emlyn, s'immersero nel mare agitato.

Arrivati a circa dieci metri dal relitto, furono investiti da un'incessante corrente che impediva loro di raggiungere il fondo. La luce che filtrava dall'alto era scarsa, a quella profondità; furono costretti ad azionare le torce. Pur non godendo di molta visibilità, non c'erano dubbi che la nave so-

pra la quale si stavano librando avesse le dimensioni del *Waratah.* Se ne stava eretta sul fondo, leggermente inclinata. La maggior parte della sovrastruttura di prora sembrava scomparsa, come strappata via da una mostruosa ondata. Durante un passaggio di trentacinque secondi, Minne si convinse che il coronamento di poppa poteva effettivamente essere quella del *Waratah.*

I piani d'immersione prevedevano un tempo di discesa di soli tre minuti per raggiungere i cento metri di profondità del fondale, dove rimasero per dodici minuti. Il tutto fu seguito da una complessa risalita con varie tappe di decompressione che richiesero due ore. Durante le soste per la decompressione, la corrente di cinque nodi trascinava con sé i sub allontanandoli molto dal relitto prima che potessero essere recuperati. Raramente un'immersione subacquea aveva superato un test tanto severo senza che si fosse verificato il minimo intoppo.

Durante i due giorni successivi, la squadra sub effettuò altre tre discese senza riuscire ad avvicinarsi quanto bastava per identificare con certezza l'elusivo scafo adagiato sul fondo.

Purtroppo, Rehan Bouwer sarebbe morto, a causa di un incidente durante un'immersione, nel giugno del 1998.

Imperterrito, Emlyn si unì nel 1999 al dottor Ramsey e alla sua squadra della Marine Geoscience Unit per rilevare un profilo del relitto al largo dello Xora mediante un sonar a scansione laterale ad alta risoluzione. Erano tutti certi che la loro attrezzatura altamente sofisticata avrebbe dimostrato in modo definitivo che quel relitto era effettivamente il *Waratah.* I membri della spedizione salparono a giugno, quando nell'emisfero meridionale è pieno inverno.

La squadra della Marine Geoscience riuscì a catturare immagini sbalorditive, e tutte le prime indicazioni non facevano che confermare l'altissima probabilità che il relitto fosse in effetti il *Waratath.* Da un esame più approfondito delle rilevazioni sonar, risultò che le dimensioni e alcune caratteristiche dello scafo sembravano decisamente simili a quelle contenute nei piani di costruzione della nostra nave.

Sul sonar a scansione laterale venne montata una telecamera in bianco e nero, che fu calata a sette metri dal relitto: sembrava l'unico modo possibile per vincere la forza della corrente. Per timore di perdere un sensore e una telecamera assai costosi, l'attrezzatura non fu calata tanto in basso quanto Emlyn avrebbe desiderato. Nonostante ciò, il mio amico ne ricavò buone immagini di boccaporti, macchinario di coperta e verricelli, a mano

a mano che la telecamera scivolava come un aliante sopra la sezione di poppa.

Convinto che si trattasse realmente del *Waratah*, e ostinatamente deciso a dimostrare una volta per tutte che la nave scomparsa si trovava in mano sua, Emlyn avviò quella che riteneva sarebbe stata la spedizione conclusiva. Per quella missione, richiese i servizi della Delta Oceanographic e del loro sottomarino biposto, che venne appositamente trasportato in volo dagli Stati Uniti per scrivere l'ultimo capitolo della storia del *Waratah.*

Non appena la squadra arrivò sul sito del relitto, si scatenò l'eccitazione generale. Tutti gli strumenti erano stati testati e approvati, il tempo era bello, il vento sfiorava appena i quattro nodi e il mare era calmo. Visto che tutti i tentativi degli ultimi diciott'anni erano stati vanificati da problemi tecnici e condizioni atmosferiche avverse, Emlyn stentava a capacitarsi di tanta fortuna. Incredibilmente, persino la famigerata corrente pareva meno impetuosa, quel giorno. Vedendo il mare piatto come una tavola, lo interpretò come un segno del destino. Tutto era troppo perfetto perché non ci fosse lo zampino della buona sorte.

Dopo essere scivolati attraverso il boccaporto, lui e Dave Slater, il pilota del sommergibile, si accovacciarono nelle rispettive postazioni. Quando la gru li ebbe calati in acqua, alcuni sommozzatori provvidero a sganciare il cavo di sollevamento. Una volta liberi, Slater guidò il mezzo verso il fondo. Grazie a una visibilità superiore ai trenta metri, avvistarono immediatamente la sagoma eretta della sovrastruttura della nave. A mano a mano che si avvicinavano al relitto, l'euforia cominciò a cedere il posto alla preoccupazione. Ciò che avevano davanti agli occhi non corrispondeva a quanto si erano aspettati.

Attraverso gli oblò del sottomarino, increduli e sbalorditi, contemplarono un carro armato adagiato sul fondo.

«Non si tratta del *Waratah*, ripeto, non è il *Waratah*», annunciò via radio la voce di Slater alla squadra stupefatta a bordo della nave appoggio.

Avanzando lungo lo scafo, i due si portarono al livello del ponte superiore: cingolati, con le torrette puntate verso il nulla, e copertoni di gomma ancora impilati dove erano stati legati alla partenza della nave dal porto. Dapprima, in un moto d'ingenuità, Emlyn si chiese come mai il *Waratah* avesse trasportato carri armati, visto che era affondata quando alla prima guerra mondiale mancavano ancora sei anni. Era assolutamente impossibile. Ma era ancor più difficile accettare la triste evidenza: quella non era la nave postale inglese *Waratah* del 1909.

Questo dimostra che i nostri occhi vedono ciò che vogliono vedere. Le caratteristiche generali e le dimensioni delle due navi erano molto simili. Tutti i rapporti dei sub e i rilevamenti sonar erano stati mal interpretati. Quella ritrovata da Emlyn dopo tante traversie doveva probabilmente essere una nave da carico della seconda guerra mondiale silurata da un U-Boot tedesco. Come risultò in seguito, era proprio così.

Vennero contati undici carri armati, e mucchi sparsi di armamenti minori. Emlyn e Slater cercarono un nome o un indizio che potessero rivelare l'identità del cargo affondato, ma non trovarono nulla.

Scoraggiati, Emlyn e la sua squadra fecero ritorno a Città del Capo. Una ricerca successiva rivelò che il nome della nave che avevamo preso per il *Waratah* era in realtà il *Nailsea Meadow*, di 4926 tonnellate. Stava trasportando un carico di carri armati e altro materiale militare destinato all'Ottava armata del generale Montgomery, nel corso di un viaggio verso nord attraverso il canale di Suez con destinazione Egitto, quando era stata silurata dall'*U-196* nel 1942. Come molte altre navi rinvenute dalla NUMA, non era dove si supponeva dovesse trovarsi. Notizie documentate la davano quattro miglia a nord rispetto al suo reale sepolcro acqueo.

Dunque, dov'era il *Waratah*? Come mai tutte le prove raccolte in anni di intense ricerche puntavano in quella direzione? L'idea, adesso, era che la vecchia nave di linea giacesse molto più vicino alla riva, una teoria che ho sempre sostenuto, poiché mi sembrava improbabile che Roos avesse potuto avvistarla dal cielo attraverso più di cento metri d'acqua... cinquanta o sessanta metri, forse, ma non certo a una profondità maggiore della lunghezza di un campo da football, inclusi i pali della porta e altro ancora.

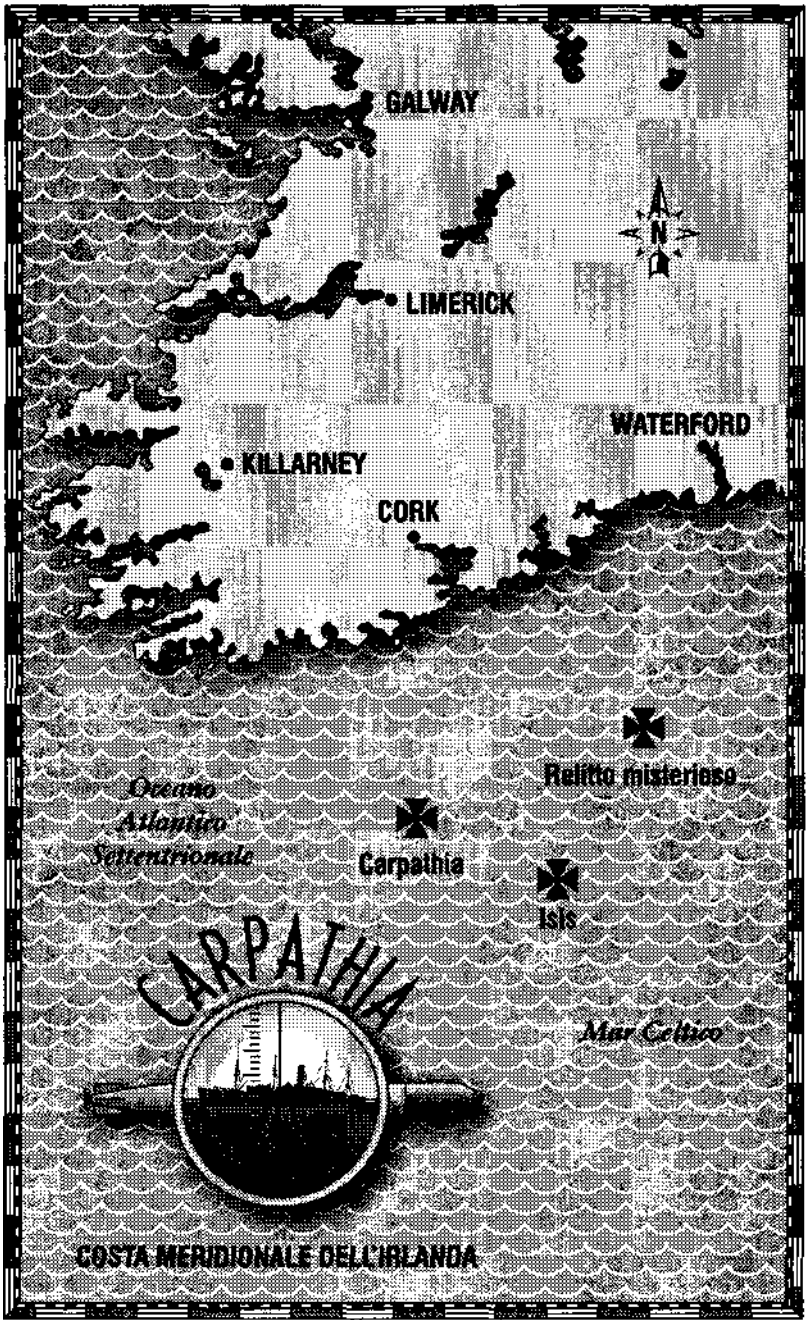
Vi erano pochi dubbi sul fatto che Joe Conquer avesse visto capovolgersi e affondare, durante una violenta tempesta, una nave con lo scafo nero e il ponte superiore color cachi. Se lui e Roos erano nel giusto, allora il *Waratah* giace molto più vicino alla costa rispetto al punto in cui Emlyn aveva rinvenuto il *Nailsea Meadow.*

Emlyn non ha abbandonato gli sforzi. Il *Waratah* è sempre nei suoi pensieri, e siamo entrambi più decisi che mai ad andare a fondo del mistero. All'inizio del 2001, il mio amico ha effettuato una perlustrazione in elicottero delle acque al largo dello Xora, sull'area dove riteniamo più probabile si trovi la nostra nave. Il suo obiettivo primario era fissare i confini di un'estesa ricerca col sonar a scansione laterale da portare a termine nei mesi successivi, quando il tempo si fosse stabilizzato.

Nutro ancora grande fiducia in Emlyn e nella sua squadra della NUMA.

Le ricerche proseguiranno ma, per ora, il *Waratah* conserva tutti i suoi segreti, e il mistero continua.

PARTE X
Il *Carpathia*



1
Salvatore dei mari
1912, 1918

«Plancia!» gridò il marconista Harold Cottam nel tubo portavoce.

Passò qualche istante prima che la voce tonante del comandante in seconda del *Carpathia*, Miles Dean, gli rispondesse. «Qui plancia, procedi.»

«Ho ricevuto un CQD.»

«Un CQD», gli fece eco Dean, «da quale nave?»

«Mi lasci sintonizzare la radio. Attenda un attimo, prego.»

Tendendo l'orecchio nel tentativo di sentire qualcosa attraverso il tubo portavoce, Dean riuscì a distinguere soltanto il debole gracchiare dell'apparecchio. La sala radio si trovava a meno di cento metri da lui verso poppa, ma mentre aspettava aveva l'impressione che la sorgente del rumore fosse distante chilometri. Sempre tenendo l'orecchio incollato al tubo, si mise a scrutare la superficie del mare con un binocolo. La luna piena che si rifletteva sull'acqua assicurava una buona visibilità notturna, e Dean era preoccupato per i possibili banchi di ghiaccio. Già due volte, nel corso della nottata, aveva dovuto ordinare delle correzioni di rotta, e voleva essere pronto nel caso se ne fosse resa necessaria un'altra.

«Signore», lo chiamò Cottam, «ho un messaggio completo, ora.»

«Continua, dunque.»

«Si tratta del *Titanic*, signore», scandì Cottam.

«Che gli è successo?»

«Ha urtato un iceberg, signore, e riferisce di essere sul punto di affondare.»

«Dove si trova?»

«Posizione 41° 46' latitudine nord», lesse il marconista sul suo blocco, «50° 41' longitudine ovest.»

«Tenersi pronti a intervenire.» Dopo essersi precipitato verso il tavolo di carteggio, rilevò la posizione su una carta nautica. «Telegrafa al *Titanic* che ci troviamo a quarantotto miglia di distanza», ordinò. «Spiega loro che, con tutti i banchi di ghiaccio presenti nella zona, non possiamo procedere a tutta velocità.»

«Quanto, signore?» gli chiese in fretta l'operatore. «Quanto tempo devo dire che impiegheremo?»

«Spiegagli che ci troviamo al massimo a quattro ore di distanza.»

«Sissignore.»

Dean si rivolse all'ufficiale di guardia. «Svegli il comandante Rostron. Lo informi che abbiamo ricevuto una richiesta di soccorso dal *Titanic* e che sto facendo rotta nord.»

L'uomo lasciò immediatamente la plancia per precipitarsi abbasso, sul

ponte.

«Timoniere, a dritta, aumentare la velocità di una e mezza.»

Il timoniere ripeté i comandi per conferma, mentre Dean tornava a scrutare la superficie dell'acqua col binocolo.

«Dio del cielo», mormorò fra sé, «guidaci da loro sani e salvi, e in fretta.»

Mentre l'acqua invadeva il *Titanic*, il primo marconista John George Phillips continuava a trasmettere fin tanto che gli era ancora possibile. Il codice CQD seguito da MGY, il segnale di chiamata del *Titanic.*

«Hai tentato col nuovo codice?» gli chiese Harold Bride, il secondo radiotelegrafista di bordo.

«L'SOS?» chiese Phillips.

«Sì.»

«Non ancora, ma adesso ci provo.»

Phillips cominciò a premere i tasti. Era il primo SOS mai trasmesso.

Dal ponte del *Titanic*, i marinai presero a sparare in aria razzi di segnalazione.

Dopo essere schizzati verso il cielo, i razzi esplodevano in un crescendo abbagliante.

Da palazzo galleggiante pieno di luce e calore a desolato regno del gelo e del caos: per i passeggeri del *Titanic* doveva essere stato uno shock incredibile.

A bordo di una imbarcazione di salvataggio duecento metri a sud del Titanic, Molly Brown contemplava la scena impietrita dall'orrore. Le luci dell'enorme transatlantico erano ancora accese, mentre le migliaia di litri d'acqua invadevano lo scafo sfondato facendolo gemere e scricchiolare. Da lontano, l'impressione era quella di uno scherzo macabro, smentita soltanto dalle urla dei moribondi.

Poi, d'un tratto, la gigantesca poppa del *Titanic* si sollevò nell'aria come in segno di commiato e con un ultimo risucchio scivolò sotto la superficie del mare.

A dieci miglia e a un migliaio di vite dal *Titanic*, il *Californian* era immobile sull'acqua. Per sicurezza, il comandante aspettava la luce dell'alba prima di tentare di farsi strada attraverso la distesa di ghiaccio. Il *Californian* era un goffo piroscafo da 6000 tonnellate di proprietà delle Leyland

Lines, progettato più per il trasporto di merci che di passeggeri. Pur avendo cabine sufficienti per accogliere quarantasette passeggeri, quella sera non ne aveva a bordo nessuno. La tratta di quel viaggio era da Londra a Boston, ma in quel momento era circondato da una distesa di blocchi di ghiaccio che non gli consentivano di avanzare in sicurezza.

Il secondo ufficiale Harold Stone aspettava l'alba sul ponte. Osservò la nave in lontananza col binocolo: qualunque fosse, si era fermata a sua volta. Stone non sapeva che il *Titanic* aveva speronato un iceberg: prima che fosse stata trasmessa la richiesta di aiuto, il marconista del *Californian* aveva spento la radio per la notte. Chi osservava la scena, quindi, si limitò a presumere che la nave all'orizzonte stesse aspettando anch'essa le prime luci per poter proseguire.

Il comandante Rostron si precipitò nella timoniera allacciandosi gli ultimi bottoni della camicia bianca inamidata.

«Comandante in plancia», gridò Dean.

«A che distanza siamo, secondo i suoi calcoli?» chiese Rostron senza preamboli.

«Quarantasei miglia e poco meno di quattro ore, signore», rispose in fretta il sottoposto.

«Vedetta?» chiamò il comandante.

Il marinaio interpellato, fermo accanto al finestrino con un binocolo puntato sul mare, rispose: «Abbiamo iceberg su entrambi i lati, signore. Sembra essercene una distesa, più avanti».

Rostron tornò a rivolgersi a Dean. «Che velocità ha richiesto?»

«Avanti tre quarti, signore.»

«Ricevuto. Suoni l'allarme per svegliare l'equipaggio, signor Dean, quindi avverta la cambusa di preparare tutta la minestra e le bevande calde possibili.»

«Sissignore.»

«Poi piazzi due uomini di vedetta a prora e uno in coffa.»

«Sissignore.»

Rostron si sporse verso un tubo portavoce. «Sala macchine.»

«Macchinista Sullivan in ascolto», rispose una voce assonnata.

«Sullivan», gridò il comandante, «il *Titanic* è finito contro un iceberg a quarantacinque miglia da qui, e abbiamo ricevuto una richiesta di soccorso.»

«Sì, signore.»

«Avrò bisogno di ogni grammo di vapore che può darmi, Sullivan. Ho appena fatto svegliare gli uomini.»

«Capisco, signore. Conti pure su di noi.»

«Macchine avanti tutta, dunque, signor Sullivan.»

«Avanti tutta, d'accordo.»

La velocità massima del *Carpathia* era ufficialmente di quattordici nodi.

Nel giro di un quarto d'ora, Sullivan riuscì a farla avanzare a poco più di diciassette.

A bordo, ferveva un'attività frenetica. La nave volava sull'acqua come un purosangue votato alla vittoria. Una larga scia di fumo e cenere fuoriusciva dal fumaiolo per fluttuare oltre poppa. Lungo centosettanta metri con larghezza massima di venti, il *Carpathia* non si poteva certo definire agile. Eppure, Rostron lo stava guidando fra i blocchi di ghiaccio come se fosse stato uno yacht da diporto. Con una stazza di 13.555 tonnellate, correva verso nord lasciando dietro di sé una grossa scia. Sul davanti, la sua prora fendeva l'acqua ghiacciata come un rasoio recide un capello. Già due volte il comandante aveva sentito la carena raschiare contro il ghiaccio sommerso, quando la nave si era avvicinata agli iceberg ma, malgrado tutto, si rifiutava di rallentare.

«Segnalazione dalla vedetta di prora», gridò il timoniere, «ghiaccio a sinistra.»

«Mezza quarta a dritta.»

Il capo macchinista Patrick Sullivan si asciugò la fronte con uno straccio, quindi tornò a fissare il pannello pieno di indicatori. Sullivan amava il *Carpathia* e il suo cuore pulsante, adorava la sensazione di potenza che scaturiva dalle sue macchine. Costruita dalla C.S. Swan & Hunter con macchinari della Wallsend Slipway Company su ordinazione della Cunard Line, la nave era dotata di un fumaiolo che si elevava per una quarantina di metri dal fondo nave, il che per Sullivan rappresentava una vera benedizione. L'immensa altezza della canna assicurava un ottimo tiraggio alle caldaie che davano potenza al *Carpathia*, e che in quel preciso istante ruggivano a pieno ritmo.

Si lanciò un'occhiata alle spalle, verso le squadre di fuochisti che, canticchiando, spalavano carbone nei forni, tonnellata dopo tonnellata. Di fronte a ciascuna delle sette caldaie marine, un paio di uomini si accostavano al portello spalancato per gettare palate di combustibile tra le fiamme. Poi, mentre si spostavano di lato per prelevare un nuovo carico dal

carbonile, altri due si facevano avanti per svuotare le loro pale in quell'inferno, subito sostituiti da un'altra coppia pronta a fare altrettanto. C'erano tre paia di spalatori per ogni caldaia, per un totale di quarantadue uomini che, nudi fino alla cintola, cantavano coperti di sudore e di polvere di carbone, senza fermarsi un istante.

Freddo e paura. Un freddo pungente, provocato dall'acqua ghiacciata, dall'aria gelida. Una paura palpabile, causata dallo spettacolo della morte. Le urla dei moribondi si levavano intorno alle poche barche che era stato possibile calare in mare. Come a contrassegnare la tomba del *Titanio*, la superficie era cosparsa di pezzi di sughero, sedie sdraio, corpi privi di vita avvolti dai giubbotti di salvataggio. Sopra di loro, la luna appariva circondata da un alone di brina. Sul livello del mare, sbuffi di vapore provenienti dai polmoni dei sopravvissuti segnalavano la posizione dei più fortunati.

A bordo del *Carpathia*, il comandante Rostron era più determinato che mai.

Continuava a far avanzare la propria nave a tutta velocità in mezzo a una distesa di blocchi di ghiaccio che potevano portarlo incontro alla stessa sorte subita dal *Titanic*. Il *Carpathia* aveva lasciato New York l'11 aprile per fare scalo a Gibilterra, Genova, Trieste e Fiume. Fra prima e seconda classe, trasportava un totale di 725 passeggeri in cerca di caldo e di sole; fu perciò una sgradita sorpresa quando i primi di loro cominciarono a svegliarsi quella notte a causa del gelo. Non appena la nave aveva accostato per nord, la temperatura aveva preso a calare. Faceva freddo... un freddo tremendo.

A dieci miglia dall'ultima posizione del *Titanic*, il secondo ufficiale Stone aveva visto i razzi di segnalazione squarciare il buio della notte. Avvertì il comandante Stanley Lord, che dormiva sulla branda della sala nautica. Lord chiese se tutti i razzi fossero di colore bianco; ricevuta una risposta affermativa da parte di Stone, si rimise a dormire.

Poi, le luci del transatlantico si erano fatte più basse sull'acqua, come se la nave si stesse allontanando.

Erano le 2.45 del mattino.

Alle quattro, Stone venne rilevato dall'ufficiale Frederick Stewart. Dopo avergli fatto rapporto sugli strani eventi di cui era stato testimone, scese sottocoperta a coricarsi.

Sbuffando fumo dal torreggiante fumaiolo e sparando razzi di segnalazione dai ponti, il *Carpathia* arrivò alle quattro del mattino sul punto indicato dalle coordinate ricevute. Il comandante Rostron si aspettava di trovarsi davanti agli occhi il *Titanic* in avaria.

Dopo aver fatto fermare le macchine, ordinò agli uomini di vedetta di perlustrare l'area circostante.

Non videro niente.

I duecentosessantanove metri della nave più bella mai costruita fino a quel momento sembravano svaniti nel nulla.

A nord, Rostron riuscì a distinguere una distesa ininterrotta di ghiaccio. Nel punto in cui si era fermato il *Carpathia*, la superficie era costellata di blocchi di ghiaccio e di numerosi iceberg di grosse dimensioni. Minuto dopo minuto, il cielo si stava schiarendo. Le stelle tremolanti cominciavano a svanire, mentre la luce lottava per scacciare le tenebre. Lentamente, la visibilità andava aumentando.

D'un tratto, una fiammata verde saettò verso il cielo.

«Una quarta», ordinò Rostron.

Manovrando con cautela fra i blocchi di ghiaccio, il *Carpathia* si affiancò a una lancia di salvataggio.

A bordo della lancia numero due, la signora Douglas era in preda a un attacco isterico. «Il *Titanic* è colato a picco con tutto l'equipaggio», gridò a chi si trovava sul ponte del *Carpathia.*

Mentre i marinai di coperta incocciavano l'imbarcazione e cominciavano a scaricare i passeggeri, Rostron scrutò la superficie del mare nella luce crescente. Riusciva a distinguere lance di salvataggio su tutti i lati, ora, insieme ai relitti tipici di una nave affondata.

Una folta pelliccia rotolava sospinta dalle onde. A pelo d'acqua galleggiava una manichetta dell'aria della nave. E poi sdraio di legno, tavole, giubbotti di salvataggio vuoti. A rendere più caotica la scena, c'erano i blocchi di ghiaccio e un paio di iceberg che, poco distanti, torreggiavano oltre sessanta metri sopra il punto più alto del *Carpathia.* Tutt'intorno, fluttuavano cuscini e tappeti decorati, centinaia di fogli di carta galleggianti come a formare una storia che non sarebbe mai stata letta da nessuno, una cassa di champagne, un'altra piena di scatole di lumache. E bottiglie, barili, listelli di legno strappati via dal *Titanic* durante il suo tuffo verso le profondità marine.

Una Bibbia, una cappelliera, diverse paia di scarpe. Il corpo solitario di

un uomo ormai morto da ore.

«Prelevate i superstiti dalle barche e portateli nel salone», ordinò Rostron.

A una a una, le lance si accostarono al *Carpathia* a forza di remi.

I dubbi tormentosi che assillavano l'ufficiale Stewart finirono per prendere il sopravvento.

Alle 5.40 del mattino destò il marconista del *Californian*, Cyril Evans, e gli riferì quanto aveva appreso da Stone. Dopo una breve lotta per liberarsi dal sonno, Evans accese l'impianto radio e regolò la frequenza. Qualche secondo più tardi, gli pervenne la notizia.

«Il *Titanic* è affondato», gridò a Stewart.

Raggiunto di corsa il ponte superiore, questi svegliò il comandante Lord.

Nel giro di qualche minuto, il comandante era pronto ad accostare per fare rotta verso l'ultima posizione conosciuta del *Titanic*.

Il sole era alto sopra l'orizzonte e la temperatura era leggermente salita.

Sul *Carpathia* l'attività si era fatta ancora più frenetica, via via che altre barche si avvicinavano e nuovi naufraghi venivano recuperati. I superstiti arrancavano sul ponte storditi, vestiti per lo più a casaccio: alcuni in abiti formali, altri con addosso di tutto, dal kimono di seta alla giacca da smoking in velluto. Secondo i dettami della moda, molti di loro erano a capo coperto: gli uomini con cappelli flosci di feltro, bombette, un modesto numero di cappelli a cilindro e qualche berretto a visiera di tweed; le donne con una varietà di copricapi che spaziava dal colbacco russo di pelo al classico cappellino di paglia. Anche le scarpe dei sopravvissuti erano un campionario di stridenti contrasti: una variegata collezione che andava dalle pianelle di seta agli stivali di gomma, dalle scarpe da sera nere alle décolleté a tacco alto.

Tutti i naufraghi erano fradici, intirizziti dal freddo.

I passeggeri del *Carpathia* frugarono nei propri bauli in cerca di abiti asciutti da consegnare agli uomini dell'equipaggio affinché li distribuissero a chi ne aveva bisogno. La cucina teneva costantemente riforniti grossi contenitori colmi di minestra, di caffè e cioccolata, ed enormi vassoi d'argento con panini al prosciutto, tacchino e roast beef, anche se ben pochi dei sopravvissuti mostravano di avere appetito.

Lo spavento, il freddo, l'orrore del quale erano stati testimoni avevano ammutolito molti di loro, annebbiandone i sensi.

Alle 8.30 del martino, la lancia numero dodici, l'ultima ancora in acqua, venne incocciata allo scafo del *Carpathia* per consentire il recupero dei naufraghi. Harold Bride, il coraggioso marconista del *Titanic*, era rimasto attaccato alla sua radio fino all'ultimo istante per diramare richieste di soccorso in tutta la zona. Salito a bordo di una delle imbarcazioni solo dopo che gli era stato ordinato, era sopravvissuto al disastro.

I marinai del *Carpathia* lo estrassero dall'ultima lancia più morto che vivo. Non appena ebbe raggiunto il ponte, Bride perse i sensi. Il medico a bordo del *Carpathia* avrebbe dovuto somministrargli degli stimolanti per rianimarlo quanto bastava a fargli raccontare la sua storia.

Il comandante Rostron aveva messo al sicuro a bordo della sua nave i 705 sopravvissuti: che avrebbe fatto di loro, adesso? L'*Olympic*, gemella del *Titanic*, stava transitando nei paraggi e contattò via radio il *Carpathia* offrendosi di caricare i naufraghi.

«Assolutamente no», dichiarò Rostron al secondo ufficiale Dean. «Riesce a immaginare lo shock che proverebbero, se vedessero una nave praticamente identica a quella affondata avvicinarsi e chiedere loro di salire a bordo? Questa gente ha già sofferto abbastanza.»

«Che facciamo, dunque, comandante?» s'informò Dean.

«New York», rispose tranquillamente Rostron. «Giriamo la prora e li portiamo a casa.»

«Benissimo, signore.»

«Prima, però, chieda al cappellano di bordo di salire sul ponte.»

Alle 8.50 del mattino, un sole scintillante illuminava la scena del disastro.

Dopo una breve cerimonia in onore dei defunti di ogni religione, non c'era molto altro che il *Carpathia* potesse fare. Il comandante Rostron ordinò di fare rotta per New York City; a tutto vapore, il *Carpathia* intraprese il viaggio di quattro giorni che l'avrebbe portato a destinazione.

Una folla di diecimila persone gremiva i dintorni di Battery Park a New York City, mentre il *Carpathia* transitava accanto alla Statua della Libertà con a bordo i sopravvissuti del *Titanic*. Il comandante Rostron non poteva sapere quanto la notizia dell'affondamento del grande transatlantico avesse impressionato l'opinione pubblica.

«Guardi che ressa», disse a Dean, accanto a lui sul ponte.

«È l'ultima cosa di cui questi poveretti avrebbero bisogno», commentò a

bassa voce il secondo ufficiale.

Rostron annuì. Negli ultimi giorni aveva avuto modo di osservare da vicino alcuni dei naufraghi, la maggior parte dei quali si trovava in un grave stato di shock. Il comandante aveva notato in loro due sentimenti ben distinti: il primo di stupore, stupore per la rapidità con la quale erano stati gettati da un palazzo galleggiante a un gelido inferno; il secondo di cordoglio soffuso di rimorso. Cordoglio perché altri erano morti, e rimorso per essere sopravvissuti.

«Assuma lei il controllo delle operazioni di attracco a Quarantine», ordinò Rostron a Dean, «e impedisca ai reporter di salire a bordo.»

«Sissignore.»

Rostron sapeva che si trattava di una soluzione temporanea; una volta che il *Carpathia* avesse attraccato lungo il White Star Pier sull'East River e i sopravvissuti fossero sbarcati, non vi era nulla che si potesse fare per proteggerli dalle orde di curiosi, ma nel frattempo il comandante intendeva concedere loro tutto il tempo possibile per raccogliere le idee.

L'inaffondabile Molly Brown se l'era cavata meglio di molti altri. Una vita di stenti nei campi minerari del Colorado le aveva donato una forza interiore sulla quale poteva sempre contare nei momenti di difficoltà. In ogni caso, mentre il *Carpathia* lasciava la zona riservata alla quarantena per risalire l'East River circondato da rimorchiatori e imbarcazioni da diporto, si rese conto di essere al centro di un evento che avrebbe segnato un'epoca. La grande era industriale della quale faceva parte si era dimostrata un gigante dai piedi d'argilla. La nave che «neppure Dio avrebbe potuto affondare» giaceva in fondo alle gelide acque del Nord Atlantico, e la gente aveva imparato a non riporre una fiducia cieca nelle creazioni dell'uomo.

Dopo aver lanciato uno sputo nell'acqua sottostante, si girò verso un marinaio lì accanto. «Da oggi in poi», dichiarò, «sarò sempre condizionata da quanto è accaduto.»

«Che intende dire, signora Brown?»

«Qualunque cosa io faccia in futuro non avrà alcuna importanza, dopo questo; alla mia morte, le prime parole sulla lapide diranno che ero una sopravvissuta del *Titanic*.»

«Lei e tutti gli altri», convenne il marinaio.

«Mi chiedo perché io sono viva, mentre tanti altri sono morti.»

«Secondo me», replicò a bassa voce l'uomo, «è una domanda alla quale può rispondere soltanto Dio.»

Alle 8.37 il *Carpathia* cominciò a scaricare le imbarcazioni di salvataggio del *Titanic* per poter poi ormeggiare. Alle 9.35 di quel giovedì mattina, saldamente ormeggiato alla banchina, poteva finalmente dichiarare concluso il viaggio. Il comandante Rostron aveva fatto tutto il possibile. Lui e l'intero equipaggio del *Carpathia* avevano portato a termine il proprio compito con onore.

«Calare lo scalandrone», ordinò il comandante.

Tre minuti più tardi, i primi sopravvissuti cominciarono a scendere a terra.

Nessuno immaginava che il loro salvatore sarebbe andato incontro a un destino simile al loro.

Sei anni dopo

Un paio di rimorchiatori cominciarono a rimorchiare il *Carpathia* dalla banchina di Liverpool. Quel 15 luglio 1918 era una tipica giornata estiva inglese: stava piovendo. Ma non era il genere di pioggia che affligge l'isola del mare del Nord in inverno, primavera e autunno. Si trattava di una pioggerellina leggera, priva di forza e di convinzione. Proveniente da nord, aveva poi cambiato direzione prediligendo prima l'est, poi l'ovest. Simile alla marea, alternava momenti di stasi a lievi spruzzatine, cedendo il passo di quando in quando a squarci di sole e di cielo azzurro.

Mentre i rimorchiatori trainavano la sua nave lontano dal porto, il comandante William Prothero era ritto sul ponte di coperta.

La Grande Guerra che stava infuriando in Europa era iniziata quasi quattro anni prima, ma gli Stati Uniti erano intervenuti nel conflitto da soli quindici mesi. I sommergibili tedeschi costantemente a caccia di prede erano finalmente riusciti a strappare il Paese alla sua neutralità. Nel 1915 era stato affondato il *Lusitania*, seguito poi da decine di altre navi. Dapprima, gli U-Boot tedeschi avevano rappresentato una semplice seccatura, ora minacciavano il concetto stesso di libertà di navigazione. Le perdite di naviglio, originariamente stimate in centomila tonnellate mensili, avevano in seguito raggiunto il milione. Navi da carico, traghetti, navi da guerra: tutto andava bene per la flotta di sommergibili tedeschi.

Il comandante Prothero era di corporatura robusta, con un paio di baffi neri appollaiati sul labbro superiore come una spazzola di setole. I suoi sottoposti lo consideravano un consumato professionista, severo ma corret-

to. Pur credendo nel valore della disciplina, non era privo di senso dell'umorismo. «Mi dicono che forse pioverà, tra poco», disse al secondo ufficiale, John Smyth.

«In Inghilterra?» replicò l'uomo con un sorriso. «D'estate? Mi riesce difficile crederlo.»

Ringraziato un cameriere che si era presentato sul ponte con una teiera d'argento, Prothero si versò una tazza di tè aggiungendovi latte e zucchero. «Farebbe un salto in sala radio», disse a Smyth, «per verificare se hanno ricevuto l'ultimo bollettino?»

«Senz'altro, signore.»

Sorseggiando il suo tè, il comandante prese a fissare la carta nautica. I sommergibili tedeschi erano sempre presenti nei suoi pensieri. Si appostavano al largo dei porti in attesa che le navi avessero raggiunto acque abbastanza profonde da renderne impossibile il recupero. Per ridurre le perdite, gli alleati avevano cominciato a viaggiare in convogli accompagnati da navi scorta, procedendo a zigzag sull'acqua come serpenti e facendo avanzare alla massima velocità le navi che li componevano per riuscire a evitare eventuali siluri. Malgrado tutto, però, non passava giorno senza che una nave venisse affondata o colpita dalle forze nemiche. Nel Nord Atlantico, il conflitto si riduceva a una monotona guerra di logoramento.

Un raggio perforò le nuvole creando una chiazza di luce sull'acqua proprio di fronte all'*U-55*. Il comandante Gerhart Werner scrutò quel tratto di mare col binocolo. Come gran parte dei sommergibili della flotta tedesca, l'*U-Boot 55* passava parecchio tempo in superficie, in pratica, quanto più era possibile senza dover correre troppi rischi. In emersione era possibile ricaricare le batterie e far entrare aria fresca nello scafo costantemente invaso da odori pestilenziali.

Nonostante ogni tentativo di Werner e del suo equipaggio, non c'era modo di liberarsi del puzzo di combustibile, di corpi sudati, di paura che permeava ogni centimetro dell'interno dell'*U-55*; sopportarlo faceva parte integrante del loro dovere, un dovere a dir poco pieno di rischi.

Werner distolse il binocolo dalla chiazza luminosa per scrutare l'orizzonte. Cinque giorni prima, l'*U-55* era riuscito ad abbordare una piccola nave da carico al largo di Cork, e il comandante sperava di poter ripetere l'impresa. Prima di affondare la nave nemica, i tedeschi avevano razziato le stive in cerca di cibo fresco, recuperando prosciutto, pancetta, patate e qualche latticinio. Le provviste confiscate avevano rappresentato per l'e-

quipaggio una gradita novità, visto che per lo più sopravvivevano accontentandosi della carne e della verdura in scatola che avevano a bordo. A volte il cuoco preparava del pane fresco, ma non troppo spesso: in cambusa, la farina si guastava rapidamente e il lievito si copriva di una strana muffa che sembrava pelo.

La vita a bordo di un sommergibile non era certo adatta a gente dal palato fine.

Cambiando posizione nella torretta, il comandante si girò verso poppa. Un marinaio stava rimestando in un barile pieno di buchi che si erano trascinati dietro legato a una cima. All'interno c'erano gli indumenti dell'equipaggio, insieme a un misurino di sapone in polvere. Dopo essere stato agitato dalla corrente e sciacquato dall'acqua di mare, il barile era stato issato a bordo in modo da poter recuperare la biancheria e stenderla su una cima che correva dalla torretta a un supporto a poppa.

Werner guardò verso ovest, dove il cielo si andava schiarendo, augurandosi che il tempo reggesse e che non si avvicinassero delle navi. Così, la biancheria avrebbe avuto il tempo di asciugare un poco, prima che fossero costretti a immergersi di nuovo. Proprio in quell'istante, il comandante in seconda Franz Dieter si arrampicò in torretta attraverso l'osteriggio con un foglietto ripiegato fra le mani. Dopo avergli fatto il saluto militare, gli porse il biglietto.

«Si sta radunando un convoglio al largo di Liverpool», lo informò Werner.

«Sissignore.»

«Questo significa che si trovano a parecchie ore di distanza. Ordini agli uomini di controllare i siluri e le batterie, e di redazzare l'interno. Poi lasciateli salire in coperta a rotazione, a gruppi di quattro. Ammesso che non transitino navi nelle vicinanze, ogni gruppo potrà trascorrere dieci minuti all'aria fresca.»

«Sissignore.»

Il *Carpathia* stava solcando il mare d'Irlanda avvicinandosi a Carmel Head. Nelle ore successive sarebbe entrato nel canale di San Giorgio per poi proseguire lungo la curva delle coste meridionali irlandesi. Una volta oltrepassata la punta sudorientale di Fastnet Rock, il convoglio avrebbe fatto rotta a ponente verso Boston.

Il comandante Prothero salì in plancia e si volse a lanciare un'occhiata a poppa. Ora che avevano raggiunto la velocità di crociera, le potenti eliche

gemelle frustavano l'acqua sollevando una densa schiuma che si allungava alle spalle della nave per quasi un miglio. Molto più arretrato, dietro le altre sei navi che formavano il convoglio, un cacciatorpediniere inglese chiudeva la formazione; un altro caccia la apriva, lontano un mezzo miglio. I due cacciatorpediniere avrebbero superato insieme a loro il canale di San Giorgio, prima di invertire la rotta per tornare da dove erano venuti.

Da quel momento, le sette navi del convoglio avrebbero potuto contare soltanto su se stesse.

Il *Carpathia* era stato scelto come nave di bandiera del commodoro del convoglio per il viaggio attraverso l'oceano Atlantico, e a buon motivo: Prothero era un comandante esperto, che aveva già compiuto molte volte la traversata. L'anno prima, come comandante del *Carpathia*, aveva avuto l'onore di trasportare in Gran Bretagna le prime truppe americane inviate a prender parte alla Grande Guerra. Dopo aver sbarcato i militari sani e salvi, il *Carpathia* stava raggiungendo Londra per fare rifornimento quando al largo di Star Point gli era stato lanciato un siluro. Prothero aveva ordinato una manovra evasiva, e il siluro lo aveva mancato finendo per colpire una nave cisterna americana che transitava poco distante.

Si era verificato anche un altro incidente degno di nota. Poco tempo dopo il lancio del siluro, Prothero aveva avvistato sull'acqua qualcosa che aveva preso per una lancia di salvataggio; guardando meglio col binocolo, aveva visto con sorpresa un U-Boot tedesco emergere lì vicino per recuperare l'oggetto. Aveva pertanto fatto rapporto sottolineando come i tedeschi stessero utilizzando delle imbarcazioni civetta, evitando così che altre navi cadessero nella trappola.

In poche parole, non erano molti i comandanti in possesso di un'esperienza vasta quanto quella di Prothero.

Il comandante Werner non aveva ancora lasciato la torretta. Nato in una famiglia di agricoltori, era geneticamente portato agli spazi aperti e lo scafo angusto di un U-Boot gli era estraneo quanto i fuochi d'artificio cinesi; cercava quindi di trascorrere il maggior tempo possibile in coperta. Nonostante l'avversione per gli spazi ristretti, tuttavia, Werner era un comandante competente.

Lui e l'equipaggio dell'*U-55* avevano più di uno scalpo alla cintola.

«Questo era l'ultimo gruppo», gli comunicò Dieter. «Tutti gli uomini hanno avuto il loro turno d'aria.»

«Qual è la nostra posizione?»

«Ci troviamo ancora un centinaio di miglia al largo di Fastnet Rock.»

«Presto sarà buio; tanto vale restare in superficie. Perché non fa lei il primo turno di guardia?»

«D'accordo, signore.»

«A meno che salti fuori qualcosa che mi faccia cambiare idea, direi che possiamo limitarci ad aspettare il prossimo convoglio.» Werner si avviò lungo la scala al centro della torretta.

«Signore?» lo fermò Dieter.

«Sì?»

«Ci sono rimasti solo quattro siluri.»

«Ne prendo nota.»

Il *Carpathia* transitò al largo di Fastnet Rock alle undici di notte, con un buio pesto.

Si erano già verificati dei problemi. Una delle navi del convoglio aveva incontrato difficoltà nel mantenere la velocità; pur riuscendo a toccare i dieci nodi previsti, nel farlo emetteva una quantità di fumo tale da essere visibile a quasi venti miglia di distanza.

Sapendo che all'alba si sarebbero trovati sessanta miglia al largo in pieno oceano Atlantico, Prothero si rendeva conto che, col cielo sereno, il pennacchio di fumo sarebbe stato un richiamo irresistibile per qualsiasi U-Boot che si fosse trovato nelle vicinanze. Il comandante della nave gli aveva già riferito che il personale di macchina stava lavorando al problema con scarsi risultati, e Prothero sapeva che si trattava di una causa persa: con ogni probabilità avevano i depositi pieni di carbone scadente, e non c'era modo di rimediare alla situazione finché si trovavano in mare.

Si avviò lungo i corridoi del *Carpathia* per raggiungere la sua cabina; avrebbe affrontato il problema il mattino seguente.

Aveva odore di piedi. Il cuscino di Werner puzzava di piedi. Rotolando sulla schiena, prese a fissare la parete interna dello scafo resistente sopra la sua cuccetta. Non appena scaricati gli ultimi quattro siluri, l'*U-55* sarebbe potuto tornare alla base sommergibili di Bremerhaven per una buona ripulita e una messa a punto rimandate già da troppo tempo. Confidava di avere una licenza abbastanza lunga da consentirgli di andare a casa a trovare la moglie. Ottima cuoca e brava casalinga - a casa sua non c'era mai odore di piedi - sua moglie non si sarebbe mai sognata di servirgli della carne in scatola.

La torretta sovrastante, immersa nel buio, era nera come il carbone. Franz Dieter guardò il cielo in attesa che comparissero le stelle; si stavano nascondendo dietro le nuvole, quella sera. Talvolta l'aria era fresca e frizzante, ma quella notte aveva la consistenza di un lenzuolo di piombo. Afferrato un contenitore di latta che aveva accanto alla branda, Dieter ne estrasse una fetta di formaggio leggermente stantio e un pezzo di salsiccia, quindi prese il coltello a serramanico dai pantaloni dell'uniforme e affettò il cibo, cominciando a masticare lentamente.

Sarebbe stata una lunga nottata.

Il convoglio procedeva verso ponente zigzagando come in un labirinto senza barriere in vista. Un certo numero di minuti lungo una determinata rotta, e poi uno scarto. Altri minuti via così, e poi un'accostata. A un aereo che fosse transitato sopra di loro, le scie del convoglio sarebbero apparse come le code frastagliate di un fulmine. Per gli uomini a bordo, tuttavia, quei continui cambiamenti di rotta potevano significare la salvezza.

Fra passeggeri ed equipaggio, il *Carpathia* trasportava un totale di duecentoventi persone. In quel momento, metà dell'equipaggio e la maggior parte dei passeggeri si trovavano nelle loro brande, immersi nel sonno.

«Comandante», bisbigliò Dieter.

Werner balzò a sedere stropicciandosi gli occhi. Il suo secondo aveva il fiato che puzzava di salsiccia. «Sì, Dieter.»

«Cacciatorpediniere in vista.»

Il comandante lanciò un'occhiata all'orologio; era passata da poco l'una e trenta del mattino. «Ha già dato ordini per l'immersione?» s'informò.

«No, signore. Sono ancora molto lontani.»

«Qual è la nostra posizione?»

«Centodieci miglia circa da Fastnet.»

«Non ci metteranno molto. Restiamo in superficie e teniamoci a distanza di sicurezza. Bisogna tallonare la preda in attesa del momento giusto.»

Ciò detto, Werner si girò sul fianco rimettendosi a dormire. La caccia sarebbe durata ore.

A bordo del *Carpathia*, la prima colazione veniva servita alle otto in punto. Porridge di farina d'avena e latte, pesce fritto e cipolle, pane e burro e marmellata. Da bere, tè o caffè. Passeggeri ed equipaggio consumarono il pasto con comodo, ignari che, sotto di loro, uno spettro si stava avvici-

nando di soppiatto.

Il comandante Prothero lanciò un'occhiata alle proprie spalle, verso l'altra nave in difficoltà. Le riparazioni avevano avuto ben poco effetto sulle emissioni di fumo: una scia nera si allungava nell'aria fino a grande distanza dalla poppa. «Mark», chiamò.

Il timoniere corresse la rotta cominciando il tratto in direzione nord.

Sull'*U-55*, la colazione consisteva in uova in polvere e caffè che sapeva di gasolio.

«La nave di testa è molto larga e con un solo fumaiolo», constatò Werner. «Dovendo azzardare un'ipotesi, direi che potrebbe trattarsi del *Carpathia*.»

«La nave delle linee Cunard?»

«Esatto.»

«È quello, il suo bersaglio?»

«È il primo del convoglio, e il più grosso. Tanto vale tentare.»

Un marinaio porse a Dieter un foglietto.

«La posizione aggiornata, comandante, come aveva chiesto.»

«Qual è?» volle sapere Werner.

«49° 41' latitudine nord, 10° 45' longitudine ovest.»

«Bene. Suonare l'allarme e preparare i siluri. Doppio lancio in superficie.»

«Sissignore.»

Werner tornò a scrutare la nave in lontananza col binocolo. «Fuori uno e due», gridò nell'interfonico qualche secondo più tardi.

Nove e un quarto del mattino. Il comandante Prothero stava scrutando la superficie del mare con il binocolo, ma non vide la scia del primo siluro fino a che non gli fu quasi addosso. Riuscì a far scattare l'allarme solo pochi secondi prima che il siluro colpisse il *Carpathia* proprio sotto il ponte di comando. Un attimo più tardi, una seconda esplosione devastava la sala macchine, provocando la perdita di cinque vite umane.

«Suoni l'allarme», gridò il comandante, «e mi faccia avere un rapporto sui danni.»

«Sissignore», rispose il secondo Smyth.

Trascorsero cinque minuti, prima che gli giungesse la voce di Smyth dalla sala macchine. «Abbiamo cinque morti, signore, tre fuochisti e due stivatori.»

«Danni?»

«Piuttosto seri, ma forse si potranno contenere. Il macchinista ha messo in azione le pompe e sta tentando di tamponare la falla sotto la linea di galleggiamento in modo che si possa tentare di raggiungere un porto.»

«Bene. Mi tenga al corrente.»

Perlustrando l'acqua col binocolo, ebbe una fugace visione dell'U-Boot tedesco in lontananza. Uno di quelli di nuovo tipo, lungo una sessantina di metri.

Prothero prese in considerazione la possibilità di sparare con i cannoni di coperta, ma il sommergibile era troppo lontano per poter essere colpito.

«Possono vederci, ora», disse Werner. «Immersione.»

L'*U-55* scivolò sotto le onde, avvicinandosi al *Carpathia*.

Dopo aver alzato il periscopio, Werner studiò la sua preda.

I siluri erano andati a segno. Uno aveva colpito sotto il ponte di comando, l'altro dove Werner supponeva si trovasse la sala macchine. Malgrado il bel colpo, il piroscafo era ancora a galla. Attraverso il periscopio riusciva a vedere le pompe scaricare in mare oltre le fiancate colonne d'acqua sempre più grandi. Se continuavano cosi e riuscivano a farsi accostare da un'altra nave in grado di rimorchiarli, potevano anche riuscire a rientrare in porto.

«Prepararsi a lanciarne un altro», ordinò.

«Ce ne resterà soltanto uno per tornare a casa», gli fece osservare Dieter.

«Allora, farà bene a sperare che questo la butti giù, altrimenti userò anche l'ultimo e rimarremo senza.»

«Sissignore.»

«Lanciare appena pronti», gridò il comandante.

«Credo che il livello dell'acqua stia scendendo», gridò Smyth attraverso il tubo portavoce.

«A minuti verremo affiancati da una nave», rispose Prothero. «Tenteremo di raggiungere l'Irlanda.»

«Mi servirebbe qualche altro marinaio, qua sotto.»

«Glieli mando subito.»

Prothero tornò a scrutare il mare.

Vederlo arrivare, a volte, è anche peggio. Un ingobbirsi della superficie, mentre il siluro ti corre incontro appena sotto il pelo dell'acqua. Qualche striatura sul mare, come di una frustata, con un avvallamento più pronun-

ciato al centro. Avere la morte davanti agli occhi, senza un angolo dove potersi nascondere.

«Bel colpo, dritto e pulito», commentò Werner. «Dovrebbe bastare a finire il lavoro.»

Trattenne il respiro mentre il siluro si avvicinava al *Carpathia.* I secondi sembravano scorrere con una lentezza esasperante. Le due eliche del siluro mordevano l'acqua spingendolo in avanti. La testa a ogiva era imbottita di esplosivo, il fuso era pieno di carburante infiammabile. Metri, poi centimetri. Investendo lo scafo all'altezza del quadrato ufficiali, la carica esplose lacerando il metallo come fosse un sacchetto di carta pieno d'aria colpito da un pugno.

In seguito alla detonazione, le polveri e le granate contenute nella stiva presero fuoco allargando la falla nella chiglia; l'acqua che prese a riversarsi nello scafo era tanta che le pompe non avrebbero mai potuto eliminarla. Il *Carpathia* cominciò ad affossarsi fra le onde.

Il comandante Prothero ascoltò il rapporto sui danni, anche se non aveva certo bisogno che qualcuno gli spiegasse la gravità della situazione.

Venne dato l'ordine di abbandonare la nave.

Tutti i sopravvissuti a bordo del *Carpathia* vennero recuperati; alle undici del mattino, la nave scivolò definitivamente verso il fondo.

2
Non è mai facile
2000

Mi ha sempre stupito come i cimiteri di navi, anche di una certa rilevanza storica, finiscano per essere abbandonati e dimenticati. Nessuno sembra interessato a scoprire che ne è stato di loro, dopo il momento della tragedia o del trionfo. La *Mary Celeste* ne era un esempio, così come il *Carpathia*, la nave che portò a termine il salvataggio forse più importante negli annali della storia marinara. Pochi, fra gli entusiasti del mare da me contattati, erano al corrente di quanto accadde al *Carpathia* dopo la sua intrepida corsa in aiuto ai sopravvissuti del *Titanic.* Pensavano semplicemente che, una volta terminato il suo ciclo vitale, fosse stata smantellata come tanti transatlantici suoi pari.

Intrigato da una nave la cui storia non era mai stata raccontata fino in

fondo, decisi di indagare sulla sua fine e su quella del *Californian*, la nave mista passata alla storia per essere rimasta muta e inerte fra i ghiacci mentre, a poche miglia di distanza, più di cinquecento esseri umani perivano nelle gelide acque dell'Atlantico. Il suo mancato intervento in soccorso del *Titanic* aveva tutte le caratteristiche del più classico dei misteri.

Entrambe le navi sono indissolubilmente legate al più famoso transatlantico della storia. Nessun racconto sul *Titanic* può definirsi completo se non vengono citati il *Carpathia* e il *Californian.* A differenza del comandante Smith del *Titanic*, il comandante del *Californian*, Stanley Lord, si era dimostrato molto prudente. Anziché navigare in mezzo agli enormi blocchi di ghiaccio galleggianti in piena notte, aveva cautamente fermato le macchine per attendere la luce del giorno prima di proseguire. Dopo la mezzanotte, alcuni membri del suo equipaggio avevano scorto dei bagliori levarsi sulla distesa ghiacciata verso sud. Tragicamente, il radiotelegrafista di bordo era andato a dormire e non aveva quindi ricevuto il frenetico SOS del *Titanic.* Quanto al comandante Lord, pur essendo stato avvertito dai suoi marinai, aveva deciso di ignorare i segnali luminosi preferendo credere che si trattasse semplicemente di fuochi artificiali esplosi dai passeggeri del transatlantico nel corso dei festeggiamenti a bordo e scartando deplorevolmente la possibilità che si trattasse di una emergenza.

Gli interrogativi privi di una risposta concreta continuavano a essere parecchi.

Intervenendo sollecitamente, il *Californian* avrebbe potuto salvare i poveri naufraghi del *Titanic*? Oppure era troppo distante per raggiungere il transatlantico in difficoltà prima che s'inabissasse? La questione è molto controversa. Ci sono revisionisti convinti che le luci avvistate da alcuni ufficiali del *Titanic* durante l'affondamento provenissero da una nave a vela, la *Samson*, impegnata in un'illegale battuta di caccia alle foche. Scambiando i segnali per quelli di un pattugliatore della guardia costiera di Halifax, l'equipaggio della *Samson* aveva tagliato la corda nel timore di un possibile arresto. Non avevano scoperto la parte avuta nella tragedia fino a quasi un mese più tardi.

Che ne era stato del *Carpathia* e del *Californian*, le due navi legate ormai per sempre a uno dei più gravi disastri del mare? Erano state realmente smantellate alla fine della loro carriera o giacevano in solitudine da qualche parte, in fondo all'oceano?

Per una curiosa coincidenza storica, sono stati entrambi silurati da U-Boot tedeschi nel corso della prima guerra mondiale. Uno riposa in fondo

al Mediterraneo, l'altro in fondo all'Atlantico. Ma dove, esattamente?

Per trovare la chiave che mi consentisse di localizzare le loro tombe, mi rivolsi direttamente alla più autorevole delle fonti, Ed Kamuda della *Titanic* Historical Society a Indian Orchard, nel Massachusetts. Ed m'inviò non soltanto carte nautiche indicanti le posizioni approssimative dei relitti, ma anche alcuni rapporti sul loro affondamento.

Il *Californian* venne silurato l'11 novembre 1915, al largo di capo Matapan nel Mediterraneo, a trenta miglia dalla costa greca. Si inabissò alle 7.45 del mattino, durante un viaggio da Salonicco a Marsiglia. Adibito al trasporto truppe, al momento del siluramento era fortunatamente vuoto. La maggior parte dell'equipaggio riuscì a salvarsi, mentre il *Californian* fu preso a rimorchio da una nave vedetta francese. Nel tardo pomeriggio dello stesso giorno, però, il tenace comandante dell'U-Boot riuscì a lanciargli un secondo siluro, che lo fece affondare a una profondità di quasi quattromila metri.

Depennai il *Californian* dalla mia lista dei desideri. Le relazioni degli ufficiali della nave, della nave vedetta e del comandante dell'U-Boot circa la posizione del relitto non concordavano, e il sito era indicato in modo molto vago. La cosa, del resto, è abbastanza comprensibile: non è facile effettuare una misurazione col sestante - LORAN e GPS non esistevano ancora, a quell'epoca -mentre ti trovi nel bel mezzo di un disastro. D'altra parte, non potevamo neppure metterci a frugare il fondo marino in cerca di un relitto a una profondità di quattromila metri in una griglia di ricerca di duecento miglia basandoci unicamente su dati presunti e contando sulla semplice fortuna: sarebbe stata pura follia.

Perciò abbandonai il *Californian*, con il suo bagaglio di interrogativi, alle profondità marine.

Quella del *Carpathia*, invece, era una storia completamente diversa. Nel suo caso, potevamo contare su qualche probabilità di successo, e io non ho mai preteso di più. Se il pronostico è cento o cinquanta contro uno lascio perdere, ma mi basta un dieci a uno per cascarci come un allocco. Forse è per questo che, nei casinò di Las Vegas e dell'Indiana, accolgono Cussler con il tappeto rosso. È facile: lascio il mio denaro al croupier, e mi allontano; perché perdere tempo e soffrire in attesa dell'inevitabile sconfitta? È molto più semplice fare a modo mio.

Sapevo che il *Carpathia* era stato silurato dall'*U-55* la mattina del 17 luglio 1918, mentre si trovava in navigazione all'interno di un convoglio con a bordo duecentoventi persone tra militari e l'equipaggio. L'U-Boot gli a-

veva lanciato due siluri, uccidendo sul colpo cinque uomini in sala macchine. Incredibilmente, la nave era rimasta a galla; il comandante William Prothero aveva ordinato di abbandonare la nave e di ammainare le lance di salvataggio. Impaziente di completare l'opera, il comandante del sommergibile aveva allora lanciato un terzo siluro contro il transatlantico in difficoltà, che era affondato nel giro di dieci minuti. È interessante notare che il *Lusitania* andò a fondo in diciotto minuti, dopo essere stato colpito da un unico siluro, e giace solo quaranta miglia a ovest del *Carpathia.*

Ancora una volta, ci trovavamo di fronte a rapporti contraddittori sulla posizione del *Carpathia* al momento dell'affondamento. La corvetta inglese *Snowdrop*, che aveva recuperato i duecentoventicinque sopravvissuti, forniva delle coordinate che discordavano di quattro miglia da quelle segnalate dall'ufficiale del *Carpathia*, mentre il comandante dell'U-Boot collocava il punto dell'affondamento sei miglia più a nord rispetto ai primi due. I documenti dell'ammiragliato segnalavano genericamente la presenza di un relitto nelle vicinanze, a quattro miglia circa dall'ultimo avvistamento del *Carpathia*, ma il dato non coincideva con gli altri. La griglia di ricerca doveva coprire una vasta area di dodici miglia per dodici, ovvero un quadrato di 144 miglia quadrate.

Il dilemma non era risolto: l'impresa non si sarebbe rivelata facile come credevo.

Fu in quel periodo che venni contattato da Keith Jessup, il leggendario sub inglese che trovò l'*Edinburgh*, l'incrociatore britannico affondato nel mar Glaciale Artico durante la seconda guerra mondiale con milioni di oro russo a bordo. Durante le operazioni di recupero da lui dirette, più del novanta per cento dell'oro venne ripescato da sommozzatori alloggiati in una camera di decompressione collocata a duecentocinquanta metri di profondità.

Nel corso della nostra conversazione, chiesi a Keith se conoscesse qualcuno con una barca da poter noleggiare per le ricerche del *Carpathia.* Mi rispose che suo figlio Graham lavorava nel settore del recupero relitti e sarebbe stato felice di unirsi a noi per sovrintendere alle operazioni. Dopo un primo impatto decisamente positivo, Graham e io cominciammo a progettare la spedizione, che sarebbe stata finanziata da me e diretta da lui attraverso la sua società, la Argosy International. Avrei dato la mano destra per portare avanti personalmente l'impresa, ma ero oberato di lavoro, mia moglie Barbara stava affrontando seri problemi di salute, ed erano in corso trattative per la vendita dei miei racconti a Hollywood. Per quanto forte

fosse la mia voglia di partecipare, troppe cose bollivano in pentola per lasciare baracca e burattini e andarmene a caccia di un vecchio relitto.

Graham noleggiò una nave da ricerca, la *Ocean Venture*, e uno skipper di grande esperienza di nome Gary Goodyear. Caricato a bordo il ROV - *remote operating vehicle*, un veicolo telecomandato - per le riprese e fotografie subacquee, nave ed equipaggio salparono da Penzance, la cittadina inglese resa famosa da Gilbert e Sullivan, verso la metà di aprile.

Con un tempo poco clemente, il viaggio fino alla zona di ricerca nel Nord Atlantico, al largo dell'Irlanda del Sud, fu piuttosto difficoltoso. Una volta raggiunto il sito, cominciarono a percorrere le linee di ricerca lungo una griglia determinata in base alle posizioni fornite dal *Carpathia*, dallo *Snowdrop* e dall'*U-55*, utilizzando un sonar a scansione frontale che proiettava i suoi raggi dalla prora della nave, e un sonar a scansione laterale che emetteva segnali da entrambe le fiancate per localizzare eventuali oggetti emergenti dal fondo. Agli apparati sonar si aggiungeva un magnetometro per captare le possibili anomalie magnetiche.

Il secondo giorno, il sonar a scansione frontale scovò un obiettivo: un relitto più o meno delle dimensioni del *Carpathia*, situato a circa sette miglia dall'ultima posizione conosciuta di quest'ultima. Il sonar a scansione laterale captava la presenza di una nave apparentemente adagiata sul fondo in posizione capovolta, con rottami sparsi lungo lo scafo, un quadro piuttosto comune nel caso di navi rovesciatesi durante l'affondamento.

Pieno di aspettative, l'equipaggio si preparò a esplorare il relitto. Essendo la profondità di 167 metri eccessiva per i sub, l'equipaggio doveva ricorrere al ROV e alle sue telecamere per esaminare il relitto; c'erano ottime probabilità che si trattasse effettivamente del *Carpathia*. Il mare era agitato e le onde piuttosto alte, per un'operazione del genere. Visto che il bollettino meteorologico dava temporali in arrivo, avevano fretta di girare il video per poter fare ritorno in porto prima che il mare si mettesse al peggio.

Il comandante Goodyear portò l'*Ocean Venture* sopra il sito del relitto. Per limitare al minimo la lunghezza del cavo che collegava il ROV alla nave e ridurre gli effetti della forte corrente, venne deciso di adottare una tecnica particolare e calare insieme al ROV una gabbia contenente un verricello capace di controllare l'estensione del cavo, evitando così che il veicolo potesse subire sobbalzi troppo violenti finendo per impigliarsi nel relitto.

Purtroppo, giunti a quel punto, Graham si fece prendere dall'euforia e

annunciò via radio il ritrovamento del *Carpathia.*

Non era così.

Le videocamere rivelarono un grosso relitto simile al *Carpathia*, adagiato sul fondo in posizione ribaltata, con il timone e le eliche puntate verso la superficie come le dita grottesche di una mano. La prima delusione venne dalle eliche. Erano a quattro pale, mentre era noto che quelle del *Carpathia* ne avevano tre. Anche la lunghezza della nave era inferiore di una trentina di metri.

La situazione non prometteva niente di buono.

Un'identificazione certa si rivelò impossibile. L'unica speranza era imbattersi in qualcosa di utile frugando fra i numerosi rottami sparpagliati intorno allo scafo. Il ROV e le sue telecamere vennero azionati in modo da riprendere gli oggetti abbandonati sul fondo, come spazzatura lungo un'autostrada.

E a quel punto fecero una scoperta raccapricciante. Le telecamere rivelarono un osso umano che sporgeva dai sedimenti del fondo quale visibile memento di tutti coloro che erano affondati con la nave. Pur non occupandosi la NUMA del recupero di manufatti, la squadra decise di portare in superficie per la successiva identificazione un frammento di vasellame della nave giacente sul fondo in prossimità del resto umano. Recuperato un cavo, l'operatore del ROV manovrò il suo joystick riuscendo ad agganciare il manico di quella che risultò essere una zuppiera. Una volta portata a bordo e ripulita con cura, sul fondo fu possibile leggere la scritta: *H.A.L.*

Decisamente, non era il *Carpathia.* Ma di che relitto si trattava, e com'era finito lì?

Ormai a corto di tempo, l'*Ocean Venture* fece rotta verso casa, mentre io tornavo a consultare gli archivi.

Le ricerche rivelarono che si trattava della *Isis*, delle Hamburg American Lines, una nave mista da 4454 tonnellate costruita ad Amburgo, in Germania, e varata nel 1922. Articoli di giornale riportavano il suo affondamento durante una spaventosa tempesta, ì'8 novembre 1936. Erano perite trentacinque persone; soltanto l'inserviente di cabina, che si era legato sotto la panca di una lancia di salvataggio, era sopravvissuto alla sciagura. Si può solo immaginare l'orrore di quegli ultimi istanti, mentre un'enorme ondata si schiantava sulle sovrastrutture della nave per capovolgerla prima di spingerla sul fondo.

Si potrebbe affermare che un relitto qualsiasi sia sempre meglio di niente, ma la cosa non ci consolava affatto, dal momento che eravamo tutti tesi

al ritrovamento del *Carpathia.*

Non ci restava che ritornare al via e sperare in un lancio di dadi più fortunato.

Per il tentativo seguente, a Graham si unirono John Davis e la sua squadra di riprese della ECO-NOVA, e il sub professionista Mike Fletcher. Salpata da Penzance, la *Ocean Venture* fece tappa a Baltimore, una cittadina irlandese dedita alla pesca, dove Graham e John si soffermarono a parlare con la gente del luogo. I pescatori oceanici rappresentano una preziosa fonte d'informazioni per la localizzazione di relitti. Si danno un gran daffare per segnare accuratamente sulle loro carte qualsiasi protuberanza o spuntone, ogni oggetto che, sporgendo dal fondo, possa lacerare o rovinare le costose reti e le attrezzature per la pesca a strascico.

Furono tanto gentili da fornire una lista di ben diciotto punti nei quali si erano impigliate le reti. Uno di essi poteva essere il *Carpathia.* Un *trawler* apparteneva a un pescatore spagnolo che aveva programmato di ripulire proprio la zona che ci interessava. Il nuovo proprietario del battello si rese utile fornendo le coordinate GPS che identificavano esattamente i siti; riteneva che uno in particolare fosse potenzialmente più interessante degli altri, e suggerì di cominciare da quello.

Ma era scritto che le cose andassero diversamente; il vecchio, famoso transatlantico non era ancora pronto a farsi trovare. Intervenne il destino, sotto forma di un tempo pessimo, senza contare il disastro che stava per bussare alla nostra porta.

Una volta raggiunto il sito dell'obiettivo più promettente, il ROV dell'*Ocean Venture* venne calato in profondità e azionato intorno a un relitto che si rivelò essere quello di un grosso *trawler* affondato nel 1996 durante una tempesta. Se non altro, la nostra posizione era perfetta: la rilevazione non avrebbe potuto essere più accurata. Fu a quel punto che, a causa di una rottura del cavo ombelicale del ROV, l'acqua salata penetrò nella delicata apparecchiatura provocando una serie di cortocircuiti. Non ci sarebbero state altre riprese subacquee, durante quell'uscita. Non era possibile riparare il cavo, bisognava sostituirlo, e a bordo non vi erano pezzi di ricambio. Con la delusione dipinta sul volto di tutti i partecipanti, il battello si avviò verso il porto.

Ci sono volte in cui strangolerei volentieri il tizio che scrisse: «Se non ce la fai al primo tentativo, riprovaci». Non che non abbia seguito il suo consiglio, di quando in quando. Ho solo la sensazione che non sia mai riuscito a concludere niente di buono, lui.

Decidemmo che la volta successiva, anche ammesso che la mia mano non fosse troppo stanca per tutti gli assegni firmati a sostegno di quella pazzia, sarebbe stato inutile intestardirsi sulle griglie di ricerca, considerati i capricci del mare e del tempo.

Avendo a disposizione gli accurati rilevamenti dei pescatori locali, sembrava più rapido e conveniente limitarsi a verificare ognuna delle irregolarità segnalate sul fondale. Vista la situazione, percorrere le linee di griglia sarebbe stato come cercare il classico ago nel pagliaio spostando un filo di fieno alla volta. Ormai, però, la brutta stagione era alle porte; avremmo dovuto tener duro per un po' prima di poter fare un altro tentativo.

Dopo aver equipaggiato una nuova nave, Graham Jessup si era diretto sul sito del *Titanic* per recuperare manufatti, ma per fortuna John Davis della ECO-NOVA, che mi aveva coinvolto nella serie di documentari dei *Cacciatori del mare*, si offrì di mettersi in società con me per realizzare la terza spedizione a caccia del *Carpathia*. John avrebbe diretto le operazioni, portando con sé una squadra in grado di riprendere il fondo marino con un nuovo ROV più grande e potente rispetto a quello usato in precedenza.

In dicembre, approfittando di una tregua del maltempo, la *Ocean Venture* tornò a solcare il mare con il valido Gary Goodyear al timone, dopo aver fatto rifornimento di cibo, acqua e carburante. Durante il trasferimento verso la zona delle ricerche, vennero inserite nel computer di bordo le posizioni dei rimanenti diciassette ostacoli segnalati dai pescatori. Il piano era partire dall'estremità nord e zigzagare in direzione sud toccando via via i punti che c'interessavano.

Il primo obiettivo era un mistero che a tutt'oggi non siamo riusciti a risolvere. Le letture del sonar indicavano quello che sembrava a tutti gli effetti un cacciatorpediniere, con gli ultimi trenta metri di poppa completamente mancanti, quasi che una mano gigantesca gliel'avesse tagliata via con un coltello. Né il sonar a scansione frontale né quello a scansione laterale riuscirono a localizzare la poppa. L'ipotesi più probabile è che la nave, dopo essere stata silurata, non fosse affondata immediatamente e la poppa spezzata fosse colata a picco, mentre il resto dello scafo rimaneva a galla quanto bastava per essere trascinato lontano prima di sprofondare a sua volta. In quella zona, tuttavia, non era segnalata alcuna possibile presenza di una nave da guerra. Chissà, forse prima o poi riusciremo a identificarla.

I giorni seguenti trascorsero senza episodi di rilievo in grado di alimentare le speranze del gruppo. Operando per ventiquattr'ore al giorno, nave ed equipaggio cominciavano a dare segni di stanchezza e di frustrazione;

nell'avvicinarsi al diciassettesimo e ultimo obiettivo, all'estremità sud della zona di ricerca, la tensione a bordo dell'*Ocean Venture* era altissima.

Poi, finalmente, la fortuna ci sorrise: le letture del sonar cominciarono a segnalare sul fondo la presenza di quella che sembrava una grossa nave. Nella timoniera, tutti osservavano in silenziosa attesa l'obiettivo farsi sempre più grande via via che ci avvicinavamo, fino a che Goodyear esclamò puntando il dito: «Ecco la vostra nave».

L'ottimismo era alle stelle, ma il fallimento è sempre in agguato alle spalle di chi va a caccia di navi affondate. Nonostante gli strumenti tecnologicamente sempre più avanzati e le proiezioni computerizzate, la ricerca di relitti non è mai una scienza esatta. La lezione dell'*Isis* e di almeno due altri relitti identificati in modo errato dalla NUMA nel corso di oltre vent'anni era ben presente nella mente di tutti. Così, i resti sul fondo vennero fatti oggetto di ulteriori verifiche. Si controllarono le dimensioni: fin lì, tutto bene. E giunse il momento di far ispezionare la carcassa dal veicolo robotizzato e dalle sue telecamere.

L'assistente di Goodyear prese a manovrare i propulsori dell'*Ocean Venture* lottando contro la corrente e le onde per stabilizzare la nave al di sopra del relitto; intanto, da poppa, si provvedeva a calare in acqua il ROV, sollevandolo col paranco di bordo mentre il verricello filava il cordone ombelicale. Il minuscolo veicolo privo di manovratore venne affidato al mare incupito dalle minacciose nuvole nere che oscuravano il cielo. All'interno della timoniera, seduto di fronte a un monitor con un telecomando in grembo, Goodyear era alle prese con i joystick e le manopole che azionavano motori e telecamere del veicolo subacqueo.

Gli occhi di tutti erano puntati sullo schermo, ora, in attesa che il ROV superasse il torbido spazio vuoto che lo separava dal fondo. Dopo quello che parve un secolo, riuscimmo a scorgere il limo monotono e incolore che ricopriva il fondo.

«Direi che siamo una quindicina di metri troppo a nord, rispetto a lui», commentò Davis.

«Spostiamoci più a sud», convenne Goodyear.

Sollevati dalla forte corrente, frammenti di plancton e sedimenti fluttuavano tutt'intorno come foglie in una tormenta. Sul fondo la visibilità era scarsa, non più di un metro e ottanta, due metri. Era come tentare di sbirciare dalla finestra attraverso una tendina di pizzo agitata dal vento.

D'un tratto, una gigantesca massa nera cominciò a delinearsi nell'oscurità fino ad assumere la forma dello scafo di una nave. Contrariamente all'*Isis*,

che si era capovolta nell'inabissarsi, questo relitto giaceva sul fondo in posizione eretta. Parola mia, aveva tutta l'aria di un castello maledetto o, meglio ancora, del sinistro palazzo di Norman Bates e di sua madre in *Psycho.* La vernice nera non si vedeva più; lo scafo metallico e ciò che restava delle paratie erano stati da tempo ricoperti da sedimenti e incrostazioni.

«Spostati verso poppa, così contiamo le pale delle eliche», propose Davis.

«Dirigo a poppa», confermò Goodyear, manovrando i comandi del ROV.

Sullo scafo notammo ampi squarci dai bordi slabbrati e frastagliati, dai quali fuoriuscivano rottami.

«Potrebbero essere i punti in cui è stato colpito dai siluri», osservò Fletcher.

Ben presto, sullo schermo comparvero un enorme timone e le eliche in bronzo.

«Tre pale», commentò Davis, eccitato.

«Il numero degli agugliotti sembra coincidere», rincarò Goodyear.

«Dev'essere il *Carpathia*», concluse Fletcher, sempre più euforico.

«Cos'è questo affare appoggiato sul fondo, accanto alla fiancata?» chiese Davis, indicando un punto dello schermo.

Tutti fissarono intensamente il video e l'oggetto semisepolto dal limo.

«Per Dio, è una campana di nave», bofonchiò Goodyear. «La campana del *Carpathia*!»

Fece una zumata con le telecamere del ROV, ma le lettere sbalzate che identificavano la nave erano troppo incrostate per poterle decifrare; le ingiurie del tempo e della flora marina avevano steso un manto su di esse. Il fatto che né la campana né la prora della nave consentissero un'identificazione certa finì per innervosire gli uomini raccolti nella timoniera.

Sollevatosi dal fondo, il ROV avanzò lungo la carena scorrendo accanto a file di oblò, alcuni ancora chiusi dal vetro, oltre i boccaporti attraverso i quali erano passati i sopravvissuti del *Titanic*, in quell'alba gelida, sei anni prima dell'affondamento del *Carpathia.* All'equipaggio dell'*Ocean Venture* sembrava di vedere i settecento e passa naufraghi - gli uomini, penosamente pochi, le mogli disperate, i bambini ormai orfani - arrampicarsi lungo le scalette o venire issati sui ponti del *Carpathia.*

Dozzine di cavi da rimorchio si erano impigliate nel relitto, rendendo il lavoro di Goodyear decisamente improbo. La sovrastruttura superiore e il

fumaiolo erano scomparsi, crollati nell'immenso intrico di detriti. Sbucando da un ammasso di rottami, un enorme grongo si mise a fissare l'intruso venuto a invadere il suo regno. Il ROV scivolò oltre il castello di prora, inquadrando i verricelli sul ponte, l'albero di trinchetto abbattuto.

D'un tratto, il cavo del ROV s'impigliò, incastrandosi in uno spuntone contorto che sporgeva dal ponte di batteria.

Sembrava quasi che, dopo ottant'anni di cupo abbandono, il *Carpathia* non volesse essere lasciato di nuovo solo. Con abile tocco, Goodyear sfiorò i joystick del telecomando ripercorrendo il cammino del ROV fino a liberare il cordone ombelicale. Con un sospiro di sollievo, recuperò lo strumento insieme alle prime immagini disponibili del *Carpathia* da quel lontano 1918.

Senza altro da fare, l'esausto ma felice gruppetto ripose con riluttanza il ROV, il sonar e il magnetometro per fare rotta verso Penzance, in Inghilterra. La delusione riservata loro dall'*Isis* era sempre presente nelle loro menti. Il grosso interrogativo era: avevano realmente scoperto il *Carpathia,* o qualche altra nave con le stesse caratteristiche?

La prova decisiva giunse a Halifax qualche settimana più tardi, allorché il famoso archeologo marino James Delgado si mise alla scrivania e prese a confrontare in modo sistematico le immagini video con le cianografie originali del *Carpathia.* Il timone, le eliche, il dritto di poppa, la posizione degli oblò: tutto corrispondeva. A quel punto, Delgado era pronto per l'annuncio ufficiale: «Il *Carpathia* è stato ritrovato!»

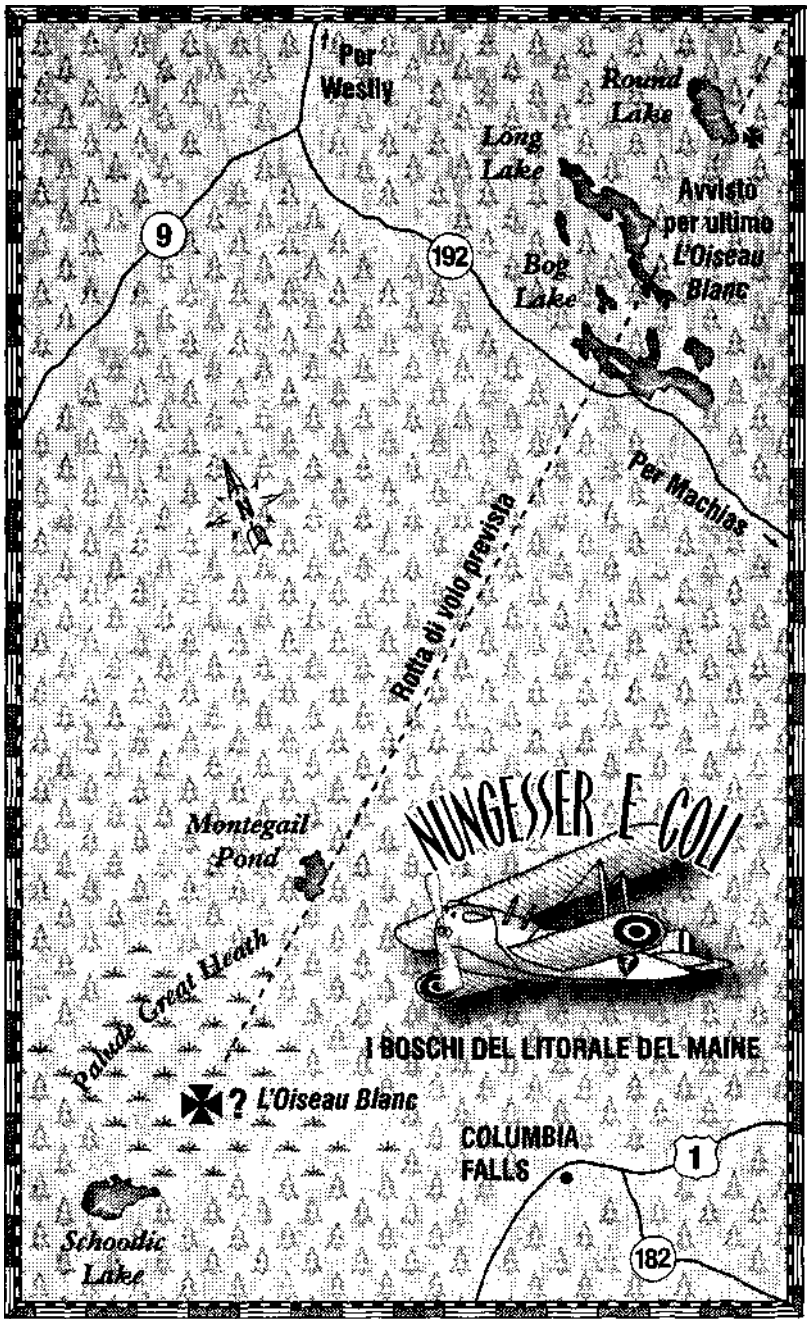
Grazie all'equipaggio dell'*Ocean Venture* e a John Davis, la ricerca era conclusa. Avevamo finalmente rintracciato la nave legata indissolubilmente a quel fatidico giorno di aprile del 1912. Non posso fare a meno di chiedermi chi sarà il prossimo a vedere i suoi resti. Non ha a bordo alcun tesoro, certo non nel senso usuale del termine. E, tuttavia, nella vetrinetta del commissario di bordo si trovano ancora le numerose medaglie, coppe, targhe e gli oggetti ricordo a testimonianza del ruolo avuto nel coraggioso salvataggio dei sopravvissuti del *Titanic.* Dubito, tuttavia, che possano essere recuperati, vista la profondità alla quale giacciono, sepolti dalla sovrastruttura franata. I trofei del *Carpathia* continueranno con ogni probabilità a riposare con lui per l'eternità.

La nave è adagiata in 152 metri d'acqua a tre miglia circa dal punto originariamente indicato dalle coordinate del *Carpathia,* centoventi miglia al largo di Fastnet, in Irlanda. In qualche modo, il fatto che abbia raggiunto il transatlantico della White Star nelle profondità di un mare crudele sembra

avere una logica tutta sua.

La NUMA e la ECO-NOVA sono orgogliose di aver recuperato un frammento di storia così illustre. Il *Carpathia* ha lasciato a tutti noi una leggenda ricca di fascino che non mancherà di attrarre tutti coloro che amano il mare.

PARTE XI
L'Oiseau Blanc



1
L'Uccello Bianco

1927

«Le probabilità sembrano essere al cinquanta per cento», commentò Charles Nungesser.

«E tu come la vedi?» chiese François Coli.

I due erano fermi lungo la pista del campo di volo Le Bourget, appena fuori Parigi. Nungesser era un bell'uomo dal fare spavaldo, il mento segnato da una cicatrice a ricordo di uno dei suoi molti incidenti durante la prima guerra mondiale, lo sguardo illuminato da un'espressione intrepida e piena d'intensità. Coli era un tipo più convenzionale, dall'aria perennemente annoiata, il labbro superiore ombreggiato da un paio di folti baffi corvini, l'orbita dell'occhio perduto durante la grande guerra coperta da una benda nera, le guance leggermente cascanti; il doppio mento poggiava su una sciarpa da aviatore in seta.

«O riusciamo a far decollare questo bestione pieno di carburante, o ci sfracelliamo al suolo.»

«Testa o croce», mormorò Coli.

«Volare verso la fama», riprese Nungesser, «o ardere fra le fiamme della storia.»

«Riesci a farlo sembrare persino divertente», concluse con aria stanca Coli.

A spingere Nungesser e Coli a tentare il rischioso volo Parigi-New York era la fame di gloria, non di denaro. Il denaro riservato al vincitore del premio Orteig aspettava un pretendente fin dal 1919; Raymond Orteig, proprietario dei prestigiosi hotel Brevoort e Lafayette di Parigi, aveva offerto venticinquemila dollari al primo aereo che avesse compiuto un volo senza scalo da Parigi a New York o viceversa. Pur essendo la somma tutt'altro che trascurabile, la fama che gli eventuali vincitori avrebbero acquisito non aveva prezzo.

Chiunque si fosse aggiudicato il premio Orteig sarebbe diventato l'essere vivente più famoso al mondo.

L'anno precedente, un tentativo era stato compiuto da René Fonck, che guidava i piloti di caccia alleati durante la prima guerra mondiale, anch'egli francese. Il volo si era concluso in un disastro: il Sikorsky S-35 di Fonck era precipitato durante la fase di decollo dal campo di volo Roosevelt di New York. Dei quattro uomini di equipaggio, solo Fonck e il copilota erano sopravvissuti, mentre l'operatore radio e il meccanico di bordo

erano periti tra le fiamme.

Il comandante Richard Byrd, celebre per la sua esplorazione del polo Nord, aveva riunito una squadra di prim'ordine per tentare a sua volta l'impresa, per la quale era stato scelto un trimotore Fokker modificato, simile a quello usato da Byrd per il suo viaggio al polo. Il 16 aprile, Anthony Fokker, Byrd, il pilota Floyd Bennett e un operatore radio erano precipitati in fase d'atterraggio durante uno degli ultimi voli di prova. Non vi erano state vittime, ma tre dei quattro a bordo erano rimasti feriti.

Dieci giorni più tardi, altri si apprestavano a effettuare un nuovo tentativo. Sponsorizzato da un gruppo di veterani di guerra americani chiamato American Legion, il comandante Noel Davis aveva acquistato un Pathfinder della Keystone Aircraft Corporation. Durante i test conclusivi presso il campo di volo Langley in Virginia, il Pathfinder si era schiantato al suolo, uccidendo sia Davis sia il copilota, Stanton Wooster.

Il successivo a sfidare la sorte era stato Clarence Chamberlin a bordo di un Wright-Bellanca WB-2. Chamberlin e il copilota Bert Acosta avevano provato l'aereo, il *Columbia*, rimanendo in aria per poco più di cinquantun ore, un nuovo record mondiale e un tempo più che sufficiente a raggiungere Parigi. Durante uno degli ultimi voli di prova, avevano perso l'ala sinistra dopo il decollo. Chamberlin era riuscito ad atterrare ugualmente, ma riparare i danni riportati dal velivolo avrebbe richiesto parecchio tempo.

Nello stesso momento, a San Diego, presso la Ryan Aircraft Company, un ex pilota di aerei addetti al servizio postale di nome Charles Lindbergh aspettava che la zona di bassa pressione si levasse sopra le Montagne Rocciose per decollare in direzione est in un tentativo di volo solitario. Era seduto su una sedia pieghevole di legno nell'hangar accanto al suo aereo, lo *Spirit of St Louis*, intento a studiare gli ultimi bollettini meteorologici, quando gli giunse la notizia che Nungesser e Coli stavano per decollare da Parigi.

Era l'8 maggio 1927.

«Monsieur», mormorò il meccanico, «è ora.»

Erano le tre del mattino, il momento più buio della notte. Nungesser e Coli erano sdraiati su pallet di legno coperti da spessi materassi di crine in un angolo dell'hangar, presso il campo di volo di Le Bourget. Nungesser teneva stretta fra le dita la sua medaglia al valore preferita, Coli si era tolto la benda dall'occhio. Si svegliarono immediatamente. Nungesser allungò la

mano verso la fumante tazza di caffè viennese offertagli dal meccanico, mentre Coli si alzò a sedere di scatto restando a fissare l'aereo che li avrebbe trasportati nei libri di storia.

L'Oiseau Blanc era un Levasseur PL-8 di fabbricazione francese. Il candido biplano era dotato di ruote rimovibili che sarebbero state sganciate in volo dopo il decollo e di una fusoliera in compensato trattato in modo da essere impermeabile, così da poter atterrare sull'acqua come un idrovolante. Alimentato da un sofisticato dodici cilindri Lorraine-Dietrich con raffreddamento ad acqua, in grado di sviluppare 450 cavalli di potenza e di muovere una grossa elica progettata in modo da poter essere ritratta nel momento dell'atterraggio, l'aereo aveva la linea elegante e affusolata di una colomba in volo.

«È proprio una splendida ragazza», commentò Coli, rimettendosi la benda sull'occhio.

«Con lo stemma, poi, è diventata ancora più bella», rincarò Nungesser.

Coli si limitò a sorridere.

L'ego di Nungesser era superato soltanto dalla sua abilità nel volo. Quando aveva insistito per apporre sull'aereo il suo stemma personale, Coli aveva prontamente acconsentito; si trattava di un cuore nero con disegnati all'interno due candelabri che reggevano candele accese puntate verso i bordi arrotondati. Fra le candele spiccava una bara sormontata da una croce e, ai suoi piedi, l'antico simbolo del teschio con le tibie incrociate. L'emblema era stato sistemato in posizione leggermente arretrata immediatamente sotto l'abitacolo aperto dal quale Nungesser avrebbe pilotato l'aereo.

Coli si sollevò dal materasso e indossò la tuta di volo in pelle. «Sarà meglio prepararsi», borbottò. «Il presidente sarà qui tra poco.»

«Aspetterà», fu il commento di Nungesser, mentre sorseggiava con calma il suo caffè.

All'esterno dell'hangar, il cielo era punteggiato da milioni di stelle. Da est spirava un vento prezioso che, se erano fortunati, avrebbe trasportato *L'Oiseau Blanc* attraverso l'Atlantico. André Melain non si curava delle stelle e del vento: era intento a livellare accuratamente la pista in terra battuta lunga poco più di tre chilometri con un minuscolo trattore diesel, alla luce di un nudo faretto collegato alla batteria. Messo il motore in folle, scivolò dal sedile per prelevare da terra qualche rametto che depositò in un contenitore metallico sul retro del mezzo, prima di tornare al posto di gui-

da per riprendere il suo meticoloso lavoro.

Al presidente francese, Gaston Doumergue, erano giunte voci secondo le quali Chamberlin era decollato a bordo del *Columbia*, appena riparato. Dopo aver atteso una smentita da parte dell'ambasciatore francese a New York, partì in direzione del campo di volo.

Il premio Orteig era stato istituito da un francese e l'orgoglio nazionale imponeva che fosse un team di aviatori francesi ad aggiudicarselo. In quel preciso istante, tuttavia, Doumergue stava maledicendo i tecnici del proprio paese: la Renault 40CV del 1925 con a bordo il presidente era ferma sul lato della strada a meno di cinque chilometri da Le Bourget. Davanti al cofano spalancato della vettura, ornato dall'emblema Renault a forma di diamante, l'autista fissava il vano motore; dopo aver armeggiato con i fili, tornò al proprio posto dietro il volante e girò la chiave. Il motore si accese con un morbido ronzio.

«Le mie scuse, Monsieur», mormorò l'uomo inserendo la marcia per allontanarsi dal marciapiede.

Nel giro di dieci minuti, erano all'esterno dell'hangar.

Dopo aver bevuto un sorso di Merlot, François Coli riprese a sbocconcellare la prima colazione a base di pane con la crosta spalmato di cremoso brie. Charles Nungesser aveva rinunciato al vino optando per un'altra tazza di caffè con panna e zucchero, e alternava un morso a un pezzo di pane con pàté a un morso all'uovo sodo che reggeva nella sinistra.

«Il sacco della posta è stato sistemato a bordo?» chiese a un meccanico che passava lì accanto.

«Caricato regolarmente, come da sue istruzioni», gli confermò l'uomo.

Nungesser annuì. Le speciali cartoline sarebbero state spedite dopo il loro arrivo a New York e vendute più tardi come souvenir con ottimo profitto. Girò lo sguardo verso il suo navigatore. Nella tuta integrale di pelle, Coli sembrava una salsiccia con la testa. Eppure, malgrado le differenze che esistevano fra loro, Nungesser si fidava ciecamente dell'abilità del compagno. Coli proveniva da una famiglia di marinai residente a Marsiglia, e aveva la navigazione nel sangue. Poco dopo la guerra, aveva effettuato il primo volo senza scalo da Parigi a Casablanca attraverso il Mediterraneo; si era originariamente candidato per tentare di vincere personalmente il premio Orteig, ma aveva perduto l'aereo in un incidente.

Nonostante i suoi modi riservati, Coli ambiva alla gloria con la stessa in-

tensità di Nungesser.

La Renault fendette la folla facendosi largo verso l'hangar. L'autista spense il motore e corse alla portiera posteriore spalancandola per lasciar scendere Doumergue. Il presidente francese si avvicinò alla porta laterale del capannone e attese che l'autista aprisse anche quella prima di avventurarsi all'interno.

Lanciando un'occhiata sulla destra, vicino ai portelloni superiori, vide il bianco Levasseur. La coda dell'aereo aveva una striscia azzurra dipinta verticalmente vicino all'abitacolo, seguita da una bianca, e da una rossa all'estremità della coda. I colori della bandiera francese. Orizzontalmente, sopra lo stabilizzatore, spiccava una scritta nera in stampatello: P. LEVASSEUR TYPE 8. Sotto lo stabilizzatore, l'immagine di un'ancora. La lamina metallica che avvolgeva il motore, anch'essa bianca, aveva la forma arrotondata come la punta di una pallottola. Sul muso del velivolo erano distribuiti i pannelli di accesso, quattro prese d'aria circolari per lato e un tubo di scappamento sul fianco sinistro e su quello destro.

Nonostante la scarsa luce proiettata dalle poche lampade elettriche dell'hangar, Doumergue riuscì a scorgere Nungesser e Coli in piedi in un angolo. Si avvicinò per stringere loro la mano.

«È la prima volta che vedo l'aereo da vicino», commentò.

«Che gliene pare, signor presidente?» chiese Nungesser.

«L'abitacolo è più arretrato di quanto immaginassi.»

«Ci sono tre serbatoi in alluminio da 3350 litri montati proprio sotto le ali, appena dietro i motori», spiegò Coli con un sogghigno. «Non volevamo rischiare di restare a corto di carburante prima di aver raggiunto New York.»

«Eccellente idea.»

Nungesser lanciò un'occhiata al presidente francese. «Abbiamo qualche notizia riguardo a Chamberlin?»

«Le voci erano false. Stando all'ultimo rapporto, si trova ancora a New York.»

«Il vento è a nostro favore, e contrario a lui.»

«Così sembra», convenne Doumergue.

Rivolgendosi a uno dei meccanici, Nungesser gli gridò: «Agganciate *L'Oiseau Blanc* a un trattore e portatelo sulla pista. Monsieur Coli e io abbiamo un appuntamento a New York».

I tecnici presenti nell'hangar, una dozzina, scoppiarono in una risata.

Il cielo cominciava a schiarire a oriente con le prime luci dell'alba; Nungesser e Coli si arrampicarono a bordo dell'*Oiseau Blanc* e avviarono il motore, dando il via a una cacofonia di rumori che investì le centinaia di persone raccoltesi per assistere alla storica impresa. Il motore ruttò ansimando e, dopo una serie di scoppiettii, si stabilizzò con un sonoro ruggito, mentre sbuffi di fumo fluttuavano dai tubi di scappamento.

Nungesser provò ad avviare l'elica: le pale di legno presero a battere l'aria con un tamburellare assordante. Seguì poi uno stridio, mentre Nungesser dava gas per far avanzare di qualche metro l'aereo. «Pressione di alimentazione e temperatura okay», gridò a Coli.

«Ricevuto.»

«Le superfici di controllo rispondono, indicatore del carburante sul pieno.»

«Ricevuto.»

«Pronti al decollo.»

«Confermo. Prossima fermata, New York City.»

Giunti all'estremità della pista, Nungesser fece compiere un arco al velivolo, quindi lo arrestò e fece girare i motori al massimo tenendo il freno tirato. Centinaia di persone, dopo aver seguito l'aereo lungo la pista, osservavano lo spettacolo trattenendo il fiato.

Nungesser sollevò un braccio allungandolo il più possibile oltre l'abitacolo e salutò la folla. «*Au revoir*», gridò.

Spinte le manette in avanti, si avviò lungo la pista. Erano le 5.17 del mattino.

Dopo aver osservato *L'Oiseau Blanc* rollare sulla pista, André Melain lo seguì a bordo del trattore. Dal posto di guida godeva di una visuale migliore rispetto al resto degli spettatori. L'aereo stava guadagnando velocità; aveva già oltrepassato il cartello distanziometrico che segnalava un chilometro. Lentamente, il muso si sollevò verso il cielo per poi riabbassarsi di nuovo verso la pista. Un fremito di delusione percorse la folla. Ancora un centinaio di metri, e il ruotino di coda si staccò dal suolo. D'un tratto, Melain riuscì a scorgere il ventre dell'*Oiseau Blanc* che si sollevava centimetro dopo centimetro dalla pista. Superata di un chilometro e mezzo l'estremità del nastro in terra battuta, il velivolo aveva raggiunto una quota di soli ventun metri. Poi vide ciò che stava aspettando con ansia: Nungesser sganciò il carrello di atterraggio, che cadde nella semioscurità sul terreno

sottostante.

Melain avviò il motore per andare a recuperare il trofeo.

«Costa in vista», gridò Nungesser.

Coli fece un appunto sulla cartina. «Sei perfettamente in rotta.»

Quando *L'Oiseau Blanc* sorvolò il Canale della Manica, erano le 6.47 del mattino.

Nungesser controllò con un'occhiata gli strumenti. Sembrava tutto in ordine. Puntando verso l'Irlanda, ripensò al proprio passato. Era stata una vita piena di sfide e di avventure, la sua. Da ragazzo, aveva amato la boxe, la scherma e il nuoto, tutti sport individuali. Da adolescente, aveva trovato la scuola opprimente e il desiderio di spazi aperti quasi irresistibile. A sedici anni, abbandonati gli studi, aveva convinto i genitori a lasciarlo andare a far visita a uno zio in Brasile, dov'era rimasto per quasi cinque anni prima di riuscire a rintracciare il parente, trasferitosi nel frattempo in Argentina, ma aveva sfruttato l'occasione per abbandonarsi alla sua passione per i mezzi meccanici, cominciando con le gare motociclistiche per passare poi a quelle in auto, mantenendosi grazie alla sua crescente abilità di meccanico. Scommetteva, partecipava a incontri di boxe per denaro, viveva una vita da gaudente, ma era convinto che gli mancasse qualcosa; aveva cominciato a sentirsi annoiato, limitato da quel genere di esistenza.

Qualche anno più tardi si era spostato in Argentina in cerca dello zio, ed era stato là che aveva scoperto la passione che aveva tanto a lungo cercato. Un giorno, visitando un campo di volo, si era avvicinato a un pilota appena atterrato e gli aveva spiegato come, essendo un esperto corridore automobilista, si sentisse qualificato a volare. Il tizio gli aveva riso in faccia, scambiandolo per lo scemo del villaggio. Non appena questi si era allontanato, Nungesser si era arrampicato nell'abitacolo, aveva percorso rombando la pista e si era staccato dal suolo compiendo un breve tragitto, prima di riportare a terra il velivolo. Il proprietario dell'aereo era più sbalordito che arrabbiato.

In quell'istante, Nungesser si era innamorato perdutamente del volo.

Dopo qualche settimana di lezioni e una serie di esibizioni nel volo acrobatico in Argentina, aveva fatto ritorno in Francia proprio nel momento in cui cominciavano a spirare venti di guerra. Al termine di un breve periodo di servizio in cavalleria, era riuscito a strappare un trasferimento nel servizio aereo dove aveva iniziato una fulgida quanto pericolosa carriera.

Amando i combattimenti aerei, Nungesser li affrontava con una passione che sfiorava la temerarietà. Dopo essere precipitato più volte, aver abbattuto quarantacinque aerei tedeschi ed essere stato ferito in diciassette diverse occasioni, era arrivato alla fine del conflitto con il petto coperto di medaglie, una placca nel cranio e una caviglia d'argento.

Dopo l'eccitazione del combattimento, tuttavia, la vita civile era cominciata a sembrargli monotona, priva d'interesse. Aveva subito rovesci finanziari e fallimenti. Trasferitosi negli Stati Uniti, si era dedicato alle esibizioni aeree e aveva preso parte a uno dei primi film muti, ma la fama e l'adorazione cui ambiva stentavano ad arridergli. Ora, però, le cose stavano per cambiare radicalmente.

Non appena lui e Coli avessero raggiunto New York City, tutto ciò che desiderava sarebbe stato suo.

«Tra qualche minuto dovremmo avvistare l'Irlanda», gridò Coli.

Anche lui aveva sentito il richiamo del volo. Lasciato il mare per il cielo, aveva comandato una squadriglia durante la guerra. Tanto scatenato era Nungesser, quanto ostinato e metodico era Coli. Appena accettata la proposta di tentare quell'avventura, aveva insistito per una preparazione fisica rigorosa e un'accurata progettazione dell'impresa. I due amici avevano cominciato a impegnarsi in corse leggere, ad allenarsi con pesi e bilancieri. Si esercitavano a restare svegli per lunghi periodi, in modo da meglio comprendere gli effetti della privazione di sonno; il loro record era di sessanta ore. Per esser certo di riuscire a mantenere la rotta, Coli aveva studiato carte nautiche e di superficie, controllato e ricontrollato correnti, tavole dei venti, dati meteorologici. Durante i voli di prova a bordo dell'*Oiseau Blanc*, aveva annotato velocità e altitudini così da poter calcolare la rotta migliore. E, per finire, aveva studiato attentamente Nungesser e il suo stile di volo. Avendo constatato che il compagno sembrava molto più a suo agio nel sorvolare la terraferma piuttosto che l'acqua, ne aveva tenuto conto nell'elaborare il piano di volo. Una volta raggiunto il Nord America, si sarebbero tenuti il più possibile sul solido. Allungata la mano verso un cestino da picnic, svitò il tappo di un contenitore di ceramica e si versò una tazza di tè.

Quando la ebbe svuotata, ne riempì una per Nungesser e gliela porse.

«Sciò», borbottò l'uomo dai capelli bianchi.

Shamus McDermott era seduto su una sedia a dondolo appena oltre la

soglia del suo laboratorio di reti da pesca, nel porto di Castletown Bearhaven, in Irlanda. Qualche istante prima aveva allungato una sardina al grasso soriano dal pelo giallastro acciambellato ai suoi piedi, e ora l'animale non lo lasciava più in pace. Una vita passata a pescare merluzzi aveva segnato Shamus McDermott: il lavoro duro, al freddo, gli aveva procurato l'artrite; il dolore alle mani e le fitte che avvertiva all'anulare sinistro, nonostante gli fosse stato amputato, sembravano non volerlo più abbandonare. In autunno avrebbe compiuto settant'anni, e da otto aveva smesso di lavorare.

Ormai, trascorreva la maggior parte del tempo osservando e aspettando.

La mattina, si dirigeva verso il porto per assistere alla partenza delle navi. La sera aspettava il loro rientro, quindi divideva una pinta con i pescatori ancora in attività. Dopo aver dispensato qualche racconto di mare unitamente a consigli per lo più non richiesti, faceva ritorno alla sua casetta in pietra per cucinarsi la cena sulla stufa alimentata a torba. Alle nove, di solito, dormiva già.

«Che spettacolo insolito», mormorò a se stesso e al gatto.

Seicento metri sopra di lui, un aereo bianco si stava avvicinando da est. Lasciatasi alle spalle la cittadina, il velivolo proseguì sul mare nella sua corsa ininterrotta verso qualche luogo lontano. McDermott lo osservò svanire in lontananza.

«Bello come un candido piviere artico», commentò allegramente.

Poi si alzò ed entrò nel negozio per informare gli altri.

Mancavano cinque minuti a mezzogiorno.

«Regolare l'orologio sulle undici antimeridiane ora locale», gridò Coli nell'istante in cui la carta gli indicò che avevano cambiato fuso orario.

«Affermativo», confermò Nungesser.

L'isola irlandese non era più in vista. Per le tredici ore successive, avrebbero avuto come unica compagnia un'interminabile distesa di acqua. Coli fissò il mare sottostante. Dal suo punto di osservazione a centinaia di metri di altitudine, riusciva a distinguere le minuscole increspature dell'oceano. Il mare si stava alzando, a est; il vento, che le previsioni avevano indicato a loro favore, era girato.

«Come procede?» chiese a Nungesser.

«A giudicare dai giri del motore e dalla velocità dell'aria, direi che abbiamo un vento contrario di venticinque nodi circa», rispose con calma il compagno.

«Che ne è stato del vento in coda previsto?»

«Il tempo è un padrone imprevedibile», ribatté allegramente Nungesser.

Afferrata una matita e il regolo, Coli prese a fare calcoli. Al momento del decollo, *L'Oiseau Blanc* aveva a bordo carburante sufficiente per quarantaquattro ore di volo. Con il vento in prora, la loro velocità doveva essersi ridotta a ottanta miglia circa l'ora. Consumando carburante a quel ritmo, si sarebbero ritrovati a secco a quattrocento miglia di distanza da New York. Si rimise a fare i conti.

«La bassa pressione si sta allontanando», annunciò Don Hall, il progettista dello *Spirit of St Louis.*

«Prevedo di decollare fra poco», lo informò Lindbergh.

«Da Nungesser e Coli ancora nessuna notizia.»

«Speriamo che arrivino sani e salvi.»

«Che ci vai a fare, a New York, allora?»

«Anche se vincono, posso sempre reclamare il premio per il primo volo in solitaria.»

«Il Ryan è a pieno di carburante e pronto al decollo.»

«Lasciami il tempo di riempire di latte questo thermos», ribatté Lindbergh, «e sono pronto anch'io.»

Un'ora più tardi, si librava alto nel cielo seguendo le rotaie ferroviarie in direzione est.

La fosforescenza dell'oceano e le stelle erano la loro unica compagnia. Volavano da ventotto ore e si trovavano a un'ora di distanza da Terranova quando nella mente di Nungesser cominciò a insinuarsi il tarlo del dubbio, della paura. Era stanco e affamato, indolenzito per essere rimasto seduto tanto a lungo. Avvertiva crampi alle braccia e una sensazione d'intorpidimento al fondo schiena a causa delle vibrazioni, e un mal di testa lancinante provocato dal rombo del motore.

Coli non se la passava molto meglio. Era seduto alle spalle di Nungesser sul retro dell'abitacolo, dove c'era un minor afflusso di aria fresca e si addensavano i vapori provenienti dai grossi serbatoi di alluminio contenenti il carburante stivati nella fusoliera. Tutto ciò, con l'aggiunta del leggero rollio prodotto dal velivolo mentre puntava a occidente, aveva finito per provocargli un lieve mal di mare. Aperto un pacchetto di gallette, ne sbocconcellò una.

«François», lo chiamò Nungesser, «apri la fiaschetta del brandy e ver-

samene una tazza.»

«Benissimo.»

Dopo aver slegato un sacchetto di pelle, frugò sul fondo in cerca del liquore. Riempita una tazza di latta, bussò sulla spalla dell'amico per avvertirlo prima di passargliela.

«*Merci*», lo ringraziò Nungesser dopo averne bevuto un sorso.

Coli lanciò un'occhiata all'orologio da tasca. «È ora di cambiare serbatoio», commentò.

Nungesser tirò la leva d'ottone e osservò la lancetta del carburante riposizionarsi sul «pieno».

«Fra quanto dovremmo avvistare Terranova?» chiese.

«Entro un'ora.»

A bordo dello *Spirit of St Louis*, Lindbergh si stava avvicinando all'estremità occidentale delle Montagne Rocciose. Grazie alla luce della luna, riusciva a distinguere alcune lingue di neve sulla cima delle vette più alte. Dopo essersi portato a tredicimila piedi, seguì la rotta attraverso il Nuovo Messico. E fu allora che il motore prese a scoppiettare. Sotto di lui, i picchi frastagliati e le gole rocciose offrivano ben poche possibilità di un atterraggio sicuro.

Dopo che ebbe arricchito la miscela, il motore parve riprendere a girare in modo più regolare.

Il successo o il fallimento delle imprese più ardue dipende spesso dalla decisione di un momento. Lindbergh aveva di fronte a sé due alternative: virare allontanandosi dalla catena montuosa per cercare un punto di atterraggio sicuro, o tirare dritto. Lentamente, costrinse il velivolo recalcitrante a salire di quota. Se il motore si fosse inceppato, un'altitudine maggiore poteva significare la salvezza.

Le due del mattino, e Venere era allo zenit.

«A dritta», esclamò Coli, scuotendo Nungesser per la spalla.

Il compagno concentrò lo sguardo sulla distesa d'acqua sottostante. La testa gli girava a causa della mancanza di sonno e dell'incessante rombo del motore. Faceva freddo, a quell'altitudine; il naso aveva preso a gocciolargli. Pulendosi con la manica del giubbotto da volo, fissò l'oscurità sotto di sé.

Al campo di volo appena fuori Saint John's, a Terranova, mancavano sei

minuti alle due del mattino. Ai bordi della pista in terra battuta ardevano due dozzine di piccoli falò; ogni luce elettrica disponibile era stata accesa e puntata verso il cielo. I fuochi erano disposti su due linee parallele, mentre le luci della palazzina dove si trovavano gli uffici formavano un enorme punto: dal cielo, il tutto appariva come una gigantesca lettera «i». Il direttore della base, Douglas McClure, lanciò un'occhiata all'orologio. Gli aviatori francesi erano leggermente in ritardo. Forse avevano avuto difficoltà a ritrovare la terraferma.

«Date fuoco al carburante nelle buche», ordinò ai suoi uomini.

Il giorno precedente, con un trattore avevano scavato una dozzina di fori nel terreno, disponendovi attorno della sabbia. Mezz'ora prima, McClure aveva versato in ciascuna delle buche il contenuto di un serbatoio da venti litri di gasolio. Le pozze erano piene di carburante, ora, e separate l'una dall'altra da tre metri di sabbia intrisa di gasolio. Osservò dall'ufficio uno dei suoi collaboratori lanciare una torcia accesa nel primo foro, dal quale scaturì una fiammata alta sei metri, mentre il combustibile prendeva ad ardere fra nuvole di fumo nero.

«Un bagliore a dritta», annunciò Nungesser con voce piena d'entusiasmo.

Coli allungò il collo per vedere meglio. «Eccone un altro.»

«Vedo delle luci.»

«Sono quelle di Saint John's. Avevano promesso di illuminarci il cammino.»

«Nord America», mormorò Nungesser.

«Se tutto procede bene, dovremmo raggiungere il Maine verso le sette.»

In quello stesso istante, Charles Lindbergh stava contemplando dall'alto le pianure orientali del Kansas. Una volta superate le montagne, l'aria si era riscaldata un poco e il motore aveva preso a girare con maggiore regolarità. Avendo stabilito che il problema al carburatore doveva essere stato provocato dal gelo, prese mentalmente nota di tenere sotto controllo la situazione durante la sorvolata dell'Atlantico.

Nungesser e Coli erano sfiniti. Le vibrazioni, l'incessante rombo del motore, la mancanza di sonno li avevano ridotti allo stato di automi. Un'ora prima, quando avevano sorvolato la Nuova Scozia, non avevano neppure avuto la forza di commentare l'evento. Dopo trentaquattro ore di volo, si

trovavano a quasi novecento chilometri da New York. Sotto di loro si stendeva la baia di Fundy, costellata di candide creste di schiuma sollevate da un vento teso. François Coli sporse la testa di lato oltre il bordo dell'abitacolo per osservare il muro di nubi in avvicinamento sulla sinistra. Lo spettacolo era tutt'altro che rassicurante. Dopo aver scribacchiato qualche equazione su un foglio, rimase a contemplare i risultati.

«Mancano poco meno di mille chilometri a New York», gridò al compagno. «Come siamo messi a carburante?»

«Dovrebbe bastarci per altre sei ore di volo», rispose Nungesser. «I venti contrari sono mutati, ora, e stanno spirando da nord a sud.»

«Ne abbiamo appena quanto basta per farcela, se non succede altro.»

«Quindi, mantengo la rotta a quarantacinque gradi di latitudine?»

«Affermativo. Entreremo negli Stati Uniti poco a nord di Perry, nel Maine.»

Nungesser fissò la parete di nubi che li aspettava di lì a pochi minuti. «E poi?»

«Una volta entrati nel banco di nuvole, non sarò più in grado di determinare la posizione. La nostra unica possibilità sarà seguire la linea di costa fino a che non incappiamo in una schiarita o raggiungiamo New York.»

«Quindi, ci conviene pregare che i venti ci sospingano a sud prima di rimanere senza carburante», borbottò Nungesser.

«L'idea sarebbe questa», commentò stancamente Coli.

Anson Berry si trovava a bordo di una piccola barca a remi all'estremità meridionale del lago Round, una ventina di chilometri a nord di Machias, nel Maine. Essendo comproprietario di una fabbrica di ghiaccio, i mesi a venire sarebbe stati ovviamente pieni d'attività per lui, ma quel giorno la passione per la pesca aveva avuto il sopravvento spingendolo a lasciare il lavoro nel primo pomeriggio. Dopo aver catturato un paio di grassi lucci per cena, aveva in programma di accamparsi per la notte sulle rive del lago. Lanciato il galleggiante a una quindicina di metri di distanza, prese a recuperarlo lentamente.

A ottocento chilometri dalla fama, a dieci chilometri dal disonore. *L'Oiseau Blanc* stava attraversando una perturbazione primaverile. A terra, il temporale aveva portato vento e pioggia battente; a duemila piedi, un gelo micidiale. Grandine e nevischio picchiettavano contro il minuscolo parabrezza arcuato dell'abitacolo, e gli occhialoni di Nungesser erano appanna-

ti.

D'un tratto, il bagliore di un lampo saettò vicinissimo investendo *L'Oiseau Blanc*. Coli allungò il collo verso gli indicatori fosforescenti degli strumenti: la scarica aveva mandato in corto circuito il pannello, i cui aghi pendevano inerti sulla sinistra. Poi il Lorraine-Dietrich prese a sputacchiare. Si trovavano sul lago Gardner, nel Maine. Dopo che Nungesser ebbe ruotato la manopola per arricchire la miscela, il motore parve riprendersi leggermente.

«Stiamo volando alla cieca», gridò.

«Che intendi fare, comandante?» gli chiese Coli. Da quando erano partiti, era la prima volta che Coli si rivolgeva all'amico col grado militare.

«Cercherò di tenermi sul lago. Se il motore ci abbandona, possiamo sempre tentare un atterraggio sull'acqua.»

«Altrimenti?»

«Altrimenti tiriamo avanti. Non c'è altro da fare.»

Proprio nell'istante in cui Berry era impegnato a schiacciare un moscone, il suo galleggiante venne tirato sott'acqua. Dopo aver dato un colpo secco per impegnare l'amo, passò la canna nella mano sinistra facendo scivolare il pesce oltre la poppa della barca.

«Dio mio», mormorò.

All'interno della cappottatura a forma di proiettile che proteggeva il motore Lorraine-Dietrich dell'*Oiseau Blanc* le cose non andavano troppo bene. Il nevischio risucchiato dalle prese d'aria aveva ghiacciato la valvola a farfalla del carburatore, e il problema era aggravato dalla condensa formatasi all'interno dei serbatoi mezzo vuoti. Più carburante gelato entrava, più il motore sparava e sputacchiava senza più riuscire a bruciare completamente il combustibile, finendo per ingolfarsi.

«Si sta formando ghiaccio nel motore», tuonò Nungesser. «Mi abbasso per vedere se riusciamo a trovare aria più calda.»

Dopo aver lottato con il luccio fino a fargli perdere le forze, Berry trascinò lentamente la preda verso di sé. Una volta avvicinato il grasso pesce argenteo alla fiancata della barca, l'uomo gli lanciò un'occhiata. Il pesce stava risucchiando l'acqua attraverso le branchie, agitando freneticamente la coda nel tentativo di liberarsi. Chinandosi, Berry afferrò l'animale da dietro le branchie e lo sollevò a bordo. Dopo aver rimosso l'amo con un

paio di pinze, lo sistemò sul fondo della barca tenendolo fermo. Afferrata una mazza di legno con l'altra mano, la calò su un punto preciso, appena dietro gli occhi. Si udì un forte tonfo, poi il pesce smise di dibattersi.

Tum, tum, tum.

Berry si girò sorpreso verso il pesce.

Pop, pop, pop.

«Dannazione», bofonchiò a voce alta, «viene dall'alto.»

Sbirciando attraverso la foschia, scrutò il cielo in cerca della fonte di quel suono.

«Dobbiamo prendere una decisione», dichiarò Nungesser. «A sud le nuvole sembrano più dense; guardando a nord e a est, vedo della luce.»

«Senza il tachimetro», replicò Coli, «è difficile calcolare il consumo di carburante.»

«Abbiamo combattuto bene», concluse Nungesser, «ma credo che il premio Orteig ci sfuggirà, per questa volta.»

«Se proseguiamo su New York, resteremo senza carburante.» «Il premio Parigi-Quebec, però, è ancora alla nostra portata.» «Quebec dista solo trecentoventi chilometri», confermò Coli in tono conciliante. «Potremmo farcela, con le due ore di carburante rimasto.»

«Dunque, è deciso. Arriviamo a Quebec oggi, facciamo rifornimento, e raggiungiamo New York domani. Appena il tempo si deciderà a collaborare, voliamo verso casa da ovest a est.»

«Non è proprio quello che avevamo programmato, ma fa lo stesso.»

«Procedo con la virata», annunciò Nungesser in tono stanco.

Se tutto andava secondo i piani, potevano ancora farcela a battere Chamberlin e Lindbergh nella tratta inversa. E durante il volo di ritorno avrebbero avuto il vantaggio dell'esperienza. I francesi non si arrendevano... non ancora, per lo meno.

Anson Berry continuava a fissare le nuvole. Il suono era più vicino, ora, più distinto; all'inizio gli era sembrato il rumore di una locomotiva in lontananza, adesso pareva un camion carico di tronchi sospeso nel cielo. Aveva ormai capito che si trattava di un aereo, una vera rarità da quelle parti, ma dov'era? Il rumore arrivava da sud, e si andava facendo sempre più forte. Allungò il collo guardandosi attorno. Per un attimo scorse un lampo di bianco, poi ancora e soltanto nuvole. Seguì con lo sguardo il rumore da sud a nord, sopra il lago. Sentì il rombo diminuire d'intensità, poi uno

scoppiettio, e infine il silenzio.

«*Merde*», imprecò Nungesser.

Sebbene non potesse saperlo, la valvola a farfalla del carburatore si era congelata sulla posizione di aperto, il carburante si era riversato nella vaschetta e stava ingolfando il motore, bagnando le candele all'interno dei dodici cilindri. Una scintilla sufficientemente forte avrebbe potuto migliorare la situazione, ma il lampo aveva indebolito l'alternatore e fatto saltare il regolatore di tensione. D'un tratto, il motore s'imballò e prese fuoco.

«Portaci più in alto che puoi, comandante», gridò Coli. «Io, intanto, cerco un lago per l'atterraggio.»

Nungesser spinse in avanti le leve, mentre *L'Oiseau Blanc* si aggrappava all'aria per sollevarsi.

Dopo aver aspettato fino a che non aveva più udito il rombo dell'aereo, Anson Berry si rimise a pescare. Un altro paio di lucci, e avrebbe chiuso la giornata. Gli rimaneva un'ora di luce, forse due, e voleva trovarsi al coperto, con il piatto della cena sul tavolo, prima che calasse l'oscurità.

Il motore sputacchiò e si spense di nuovo. Le nuvole erano meno dense, ora, e Nungesser sapeva che pochi metri più in alto il cielo era terso. *L'Oiseau Blanc* continuava a salire, spinto soltanto dalla forza dell'ultima accelerata, prima di esaurire la rincorsa. Per un breve istante, Nungesser riuscì a portarsi al di sopra del banco di nuvole. Alla sua sinistra c'era una chiazza di sereno, attraverso la quale scorse il verdazzurro dell'acqua. Lavorando d'elica, lanciò *L'Oiseau Blanc* in picchiata.

«Reggiti forte, François», gridò.

Sotto di loro, montagne, acquitrini, tratti di boscaglia. *L'Oiseau Blanc* perdeva quota, dapprima lentamente, poi guadagnando sempre maggiore velocità. L'assetto di atterraggio era completamente sbagliato. Invece di effettuare una planata graduale, il velivolo stava piombando verso il basso come un falco pescatore albino che cali sulla preda.

Nungesser si ficcò in bocca un sigaro spento che strinse fra i denti mentre precipitavano quasi privi di controllo. Coli si rendeva perfettamente conto di quanto critica fosse la situazione: nell'ultima ora era passato attraverso una gamma di sensazioni che andavano dallo sfinimento alla delusione, dall'euforia alla rassegnazione, e aveva smesso di rimuginare sulla fine dei suoi sogni di gloria limitandosi a pregare di poter sopravvivere, in

un modo o nell'altro. Al diavolo New York e anche Quebec... si sarebbe accontentato di riuscire ad atterrare sano e salvo. Estratto un rosario dalla sacca di pelle, lo strinse fra le dita. Nungesser, intanto, lottava con la cloche cercando di correggere la ripida picchiata del velivolo, ma i controlli erano scivolosi e le sue braccia indebolite dalle lunghe ore di veglia. *L'Oiseau Blanc* cominciò lentamente ad assumere una posizione meno critica.

Nungesser lanciò un'occhiata all'acqua sotto di sé. «François», gridò, «ce la faremo, vedrai.»

Un alce se ne stava immerso fino al ventre nel lago, ruminando una boccata di fogliame. Un'ombra gli passò sulla testa, seguita un attimo più tardi dall'*Oiseau Blanc.* Il sibilo del vento che frustava la tela delle ali a meno di sei metri di distanza spaventò l'animale, che si ritrasse precipitosamente dall'acqua fuggendo verso la riva. Nungesser era riuscito a stabilizzare l'aereo, ma non aveva modo di rallentarne la corsa. Lentamente, lo fece abbassare verso la superficie; *L'Oiseau Blanc* era a tre metri dall'acqua, ora. Lanciò un'occhiata davanti a sé, oltre il parabrezza.

La conca del lago terminava meno di duecento metri davanti a loro, cedendo il passo a una cresta rocciosa alta duecentocinquanta metri circa che bordava la riva. Se il motore si fosse acceso un'ultima volta, avrebbe potuto forzare il velivolo in una virata di centottanta gradi. Provò ad azionare lo starter, ma il motore rimase inerte. Spinse la cloche fino in fondo verso il basso. Non sarebbe stato un atterraggio morbido.

L'Oiseau Blanc colpì il suolo con violenza.

L'estremità dell'elica in bandiera penetrò nella parte inferiore della fusoliera; il tettuccio si spezzò e volò all'indietro simile a un boomerang dal bordo tagliente come un rasoio, recidendo di netto la testa di Nungesser all'altezza delle sopracciglia.

La materia grigia schizzò addosso a Coli, che urlò sconvolto dall'orrore.

L'Oiseau Blanc proseguì la corsa in avanti spinto dalla forza d'inerzia, trascinandosi dietro la parte inferiore della fusoliera tranciata; l'ala sinistra si abbassò finendo contro una roccia e venne strappata via dal fianco dell'aereo, provocando una repentina rotazione in senso antiorario dell'*Oiseau Blanc.* Proiettato all'esterno dell'abitacolo, Coli venne colpito al petto dal piano di coda orizzontale, che gli fratturò le costole spezzandogli la spina dorsale. Quando scivolò a terra dal relitto era ancora vivo, ma privo di sensibilità agli arti superiori e inferiori.

Poi tutto fu silenzio, a parte il crepitare di un fuocherello che la pioggia estinse di lì a poco.

2
Pioggia, mosconi e paludi
1984, 1997, 1998

È uno dei più grandi misteri della storia, eppure non se ne sa quasi nulla e pochi se ne rammentano. La vicenda dell'*Oiseau Blanc*, di Nungesser e Coli potrebbe benissimo essere uscita dalla fantasia di Stephen King, tanto più che l'aereo giace probabilmente a un centinaio di chilometri dalla sua casa di Bangor, nel Maine.

L'Oiseau Blanc e la sua leggenda rimasero avvolti dall'oblio per sessant'anni, fino a che lo scrittore Gunnar Hanson, nel 1986, fece delle ricerche sulla sua scomparsa. Fino a quel momento, era opinione generale che Nungesser e Coli fossero precipitati nel mezzo dell'Atlantico; Hanson scoprì invece che erano riusciti a raggiungere la costa di Terranova e a proseguire per un certo tratto.

Benché il cielo fosse coperto da spesse nubi che scendevano fino a circa duecentocinquanta metri dal suolo, c'erano ben diciassette segnalazioni di gente che aveva udito transitare il velivolo. Due persone avevano dichiarato di aver addirittura visto un aereo bianco diretto a sud-ovest più o meno nell'arco di tempo in cui *L'Oiseau Blanc* avrebbe dovuto raggiungere il continente nordamericano. Ciò che conferiva credibilità agli avvistamenti, o piuttosto alle rilevazioni acustiche, era la loro provenienza da località situate in linea retta fra loro, il che lasciava pochi dubbi sul fatto che *L'Oiseau Blanc* fosse effettivamente riuscito a sorvolare il Nord Atlantico e Terranova. Altre quattro segnalazioni provenivano dalla Nuova Scozia. A quel punto, Nungesser e Coli dovevano aver virato in direzione ovest verso la linea costiera del Maine. Gli ultimi rapporti, anch'essi provenienti da punti situati su una retta ideale, erano di abitanti del Maine.

L'ultimo ad aver udito il rombo dell'aereo in transito era Anson Berry, un eremita amante della pesca che viveva da solo nei boschi. Un pomeriggio sul tardi, mentre pescava in uno specchio d'acqua noto col nome di lago Round, una quarantina di chilometri a nord del villaggio di Machias, Berry aveva udito un velivolo transitare sopra la sua testa. Non era riuscito a scorgerlo per via del cielo coperto; essendo di colore bianco, sarebbe stato comunque difficile distinguerlo in mezzo alle nubi.

Col passare degli anni, la sua testimonianza si era arricchita di particolari: c'era chi assicurava che l'uomo avesse udito il motore sputacchiare e

spegnersi, quindi un forte schianto. Altri giuravano che Berry non aveva mai detto nulla del genere; il giorno dopo l'incidente, si era recato all'emporio e aveva semplicemente chiesto se qualcuno avesse udito il rombo di un aereo di passaggio. Nessuno aveva sentito nulla. Un vecchio, che conosceva Berry da quando erano ragazzi, sosteneva con enfasi che Anson non aveva mai accennato a un aereo schiantatosi al suolo.

Dal momento che Berry era considerato da tutti una persona onesta, nessuno aveva mai dubitato del suo racconto, tanto più che gli altri cinque abitanti del Maine che avevano riferito di essere stati sorvolati dall'*Oiseau Blanc* si trovavano in linea retta rispetto a lui, in direzione nord-est.

Anson Berry rimarrà per sempre una nota a piè di pagina nel racconto dell'evento, passando alla storia come l'ultimo ad aver udito il rombo dell'aereo fra le nubi. I cinquanta chilometri successivi lungo la rotta prevista avrebbero portato il velivolo ad attraversare una zona completamente disabitata, coperta da una fitta vegetazione e costellata di laghi, che si stendeva verso una vasta palude impenetrabile. Parecchi chilometri oltre il grande acquitrino, il paesaggio riprende a popolarsi di villaggi e relativi abitanti, nessuno dei quali riferì di aver visto o udito *L'Oiseau Blanc* nel 1927.

Le ipotesi abbondano: c'è chi sostiene che gli intrepidi piloti francesi, resisi conto di non farcela a raggiungere New York, avessero puntato su Montreal senza riuscire ad arrivarvi a causa della scarsità di carburante a bordo. Secondo altri i due, dopo aver realizzato di non riuscire a localizzare la loro posizione sulla terraferma, potevano aver virato a est in direzione della costa ed essere precipitati in mare. Un'altra teoria, avallata da alcuni medium, li vedrebbe volare a bassa quota fino a schiantarsi contro una montagna. Non avete che da scegliere.

Mi misi in contatto con Gunnar Hanson nell'estate del 1984. A quei tempi, lavorava con Rick Gillespie della TIGRE, un altro gruppo interessato a risolvere il mistero. Avendo diversi progetti in corso, lasciai cadere la questione fino a qualche mese più tardi, quando Gunnar mi chiamò per informarmi di essersi separato da Gillespie. Gli chiesi se gli sarebbe piaciuto unirsi agli sforzi della NUMA: mi rispose di si.

Convenimmo di incontrarci nel Maine, nella zona del lago Round dove aveva vissuto Berry. Si unì a noi anche Ray Beck di Chatham, nello Stato di New York, che sosteneva di aver rinvenuto un vecchio motore semisepolto nel terreno sulle colline circostanti il lago, a un chilometro circa dal punto in cui Berry aveva udito transitare l'aereo; l'avvistamento aveva avu-

to luogo nel 1954, durante una battuta di caccia. Ci aveva generosamente offerto ospitalità nel suo capanno di caccia, non lontano dalla zona delle ricerche.

Una volta riuniti, ci avviammo lungo le colline a sud del lago. Per coincidenza, proprio in quel periodo anche Gillespie e il suo gruppo TIGRE stavano perlustrando la zona. Dal momento che pioveva, quel giorno Gillespie era rimasto a Machias a tenere una conferenza stampa, dichiarando che la soluzione del mistero era ormai questione di ore.

Quanto a me, ho sempre pensato che sia meglio non enfatizzare troppo una spedizione fino a che non si ha fra le mani qualcosa di concreto. La cosa buffa fu che noi arrivammo, portammo a termine le ricerche e ce ne tornammo a casa senza che Gillespie e il suo gruppo si fossero neppure accorti della nostra presenza.

Avanzavamo a passo spedito fra il verde di quelle meravigliose campagne sotto una pioggerellina insistente. Per due giorni vagammo per le colline, con Ray Beck che cercava di ritrovare il punto in cui, tanti anni prima, aveva avvistato il motore. Nulla. Demoralizzati e inzuppati fino alle ossa, tornammo al capanno di caccia e ci mettemmo a fare progetti per riprovarci l'anno seguente.

Se frugare tra le pieghe dimenticate della storia mi ha insegnato qualcosa, è di rimanere aperti a tutte le possibilità senza aggrapparsi a una determinata teoria e soltanto a quella. Avendo sempre nutrito una certa fiducia nei medium, che considero persone amabili e interessanti, capaci di percepire cose che la maggior parte di noi non riesce a vedere, mi misi in contatto con Ingo Swann. Ingo è forse il più stimato *remote viewer* al mondo, termine oggi in uso per definire coloro che riescono a visualizzare eventi in una dimensione che esula dalla normalità.

Accolse la mia proposta di partecipare al progetto *L'Oiseau Blanc* come un'eccellente opportunità per un esperimento monitorato. Si unirono a noi anche il suo socio, Blue Harary, ben noto per la sua attività nel campo della *remote viewing*, la visione a distanza, presso l'università di Stanford, e Fanny, una signora di Miami, in Florida, che aveva collaborato per molti anni con vari dipartimenti di polizia nella soluzione di crimini. Fanny teneva corsi per uomini e donne con capacità medianiche, e considerò l'operazione un'ottima possibilità di affinare le loro doti. Trattandosi di persone che operavano in punti diversi del Paese, Ingo ritenne che non vi fosse alcun pericolo di interferenze o condizionamenti.

Come prima cosa, Ingo inviò loro fotografie di Nungesser, di Coli e del

loro velivolo, unitamente a una carta nautica del Nord Atlantico. La domanda era: sono precipitati nell'oceano?

Tutti risposero di no.

A quel punto, vennero trasmesse agli interessati cartine di Terranova, della Nuova Scozia e della baia di Fundy.

La risposta fu ancora negativa.

Seguì una mappa del Maine.

Questa volta, l'esito fu positivo.

Ingo continuò a ridurre il raggio delle mappe fino a inviare loro una cartina topografica della zona del Round Lake. Senza esitazioni, Ingo, Blue, Fanny e i suoi sei studenti collocarono il relitto dell'aereo entro una griglia di quattrocento metri circa lungo il versante meridionale delle colline circostanti il lago. Rimasi sbalordito; neppure nei miei sogni più rosei mi ero aspettato che tutti concordassero su un unico punto quale sito dell'incidente. Se riuscivano con tanta facilità a localizzare navi e aerei d'interesse storico andati perduti, sarei ricorso a consulti medianici per tutte le operazioni future.

Era giunto il momento di verificare le loro profezie.

Decidemmo di riunirci presso il capanno di Ray Beck. Ingo e io ci incontrammo all'aeroporto di Bangor per proseguire in auto attraverso i boschi. Non saprò mai come riuscii a ritrovare il capanno in mezzo alle foreste del Maine fra lampi e tuoni, sotto un furioso temporale. Miracolosamente, imboccai tutte le curve giuste fino a che mi comparvero davanti le luci della costruzione. Ray era là, in compagnia di un vecchio guardaboschi di nome Andy e di due ragazzi di New York. I tuoni facevano vibrare le pareti di tronchi del capanno, mentre i lampi saettavano tutto intorno. Come si suole dire, una vera notte da lupi. Ce ne restammo seduti là sotto la tormenta, l'autore di successo, il famoso medium, Ray Beck, che si era guadagnato fama e ricchezza inventando nuovi procedimenti per la lavorazione delle materie plastiche, e Gunnar Hanson, un omone dall'aria irsuta alto due metri e pesante più di un quintale. Solo allora appresi che Gunnar faceva anche l'attore e aveva interpretato il ruolo di Leatherface, il macellaio che smembra cadaveri a colpi di sega elettrica nel film cult *Non aprite quella porta.*

Inutile dirvi che non dormii granché, quella notte.

Durante i due giorni successivi, perlustrammo la zona seguendo le direttive dei medium. Poiché dalle loro visioni l'aereo risultava ormai sepolto dalla terra, portai con me un piccolo magnetometro, che si rivelò del tutto

inutile; c'era tanto di quel materiale geologico ferroso intorno alle colline del Round Lake, da far salire l'ago dello strumento senza lasciarlo più muovere.

A un certo punto, cominciò il tormento: stavamo per concludere le ricerche, quando fecero la loro comparsa i famigerati mosconi del Maine. Credevo che le zanzare fossero una seccatura: bazzecole, in confronto a quei mosconi. Due sono le cose che mi sconcertano: come facciano insetti tanto minuscoli a praticare morsi così irritanti, e come possa esserci gente tanto pazza da vivere nei boschi del Maine dove essi proliferano e sferrano i loro attacchi. Ray Beck salvò tutti noi da un destino peggiore della morte distribuendo cappelli muniti di zanzariere che riparavano testa e collo.

L'esito della ricerca fu una bruciante sconfitta. *L'Oiseau Blanc* non si trovava là. Perlustrammo l'intera zona due volte, centimetro per centimetro, senza trovare traccia di un eventuale aereo. Swann e gli altri erano increduli, stupefatti. Com'era possibile che nove *remote viewers* operanti in punti differenti del Paese fossero arrivati alla stessa identica conclusione e che non si trovasse nulla? Possibile che si fossero autosuggestionati l'un l'altro a distanza? Il velivolo era realmente sepolto sotto le colline del Round Lake, o era stato rimosso e i pezzi venduti anni prima, senza che chi l'aveva rinvenuto ne avesse dato notizia ad anima viva? Non esistevano risposte concrete.

Fu a quel punto che me ne uscii con la mia teoria numero duecentotrentasette. Dal momento che *L'Oiseau Blanc* aveva sganciato il dispositivo di atterraggio al decollo da Parigi, avendo progettato di scendere in planata sull'East River di New York, supponevo che se fossero rimasti a corto di carburante Nungesser sarebbe stato costretto a tentare un ammaraggio sull'acqua. Nulla di strano, visto che il velivolo era stato progettato per una simile eventualità. In questo caso, era possibile che dopo l'incidente si fossero inabissati sul fondo di uno qualsiasi fra la dozzina di laghi che costellavano la rotta prevista oltre il punto in cui Anson Berry aveva udito il rombo del motore.

Nell'aprile del 1997 chiesi a Ralph Wilbanks e a Wes Hall di portare la *Diversity* a Machias, dove prendemmo tutti alloggio presso il Machias Inn e dove ci raggiunsero Dirk Cussler, Craig Dirgo e Dave Keyes, assistente dell'amministratore della NUMA Doug Wheeler. Anche Bill Shea ci onorò della sua presenza; sono poche le persone che mi piacciono quanto Bill, col quale ho condiviso esperienze indimenticabili.

Pure Connie Young, la famosa medium di Enid, in Oklahoma, si unì alle ricerche. Connie aveva collaborato con l'FBI sugli omicidi al Tylenol con risultati incredibili; dopo una visione dell'*Oiseau Blanc* che precipitava in acqua, tracciò uno schema più o meno compatibile con il Round Lake.

Trainammo la *Diversity* lungo fangose stradine sterrate fino a che non scovammo una piccola rampa per calarla nel lago. I residenti del posto erano sbalorditi: non avevano mai visto una barca tanto grande in nessuno degli specchi d'acqua che costellavano la zona, e non riuscivano a credere che fossimo riusciti a trasportarla lungo gli accidentati sentieri fra i boschi. L'impresa, effettivamente, non era stata facile: Ralph aveva dovuto fare frequenti soste per consentire ai ragazzi di sbarazzarsi a colpi d'ascia dei rami che ostacolavano il percorso.

Ogni centimetro del Round Lake fu sondato sia con il sonar a scansione laterale sia col magnetometro. Wes s'immerse in prossimità di due o tre obiettivi dall'aria interessante, che si rivelarono vecchi tronchi. Particolare piuttosto curioso, anziché tendere all'azzurro o al verde, l'acqua era di un gradevole colore bruno scuro a causa dell'acido tannico contenuto nei tronchi che costellavano il fondale.

Non trovammo traccia dell'*Oiseau Blanc.*

Gli altri laghi che avevamo progettato d'ispezionare erano situati in zone selvagge dove la barca di Ralph non era in grado di penetrare; il mio amico compì un valoroso tentativo di trasportarla fino allo specchio d'acqua successivo, il Long Lake, riuscendo persino a raggiungere un rudimentale scivolo, ma la scarsa profondità e il fondo cosparso di rocce rendevano impossibile calare la *Diversity* senza danneggiarne la carena. Il che ci portava al piano B.

Fu a quel punto che fummo tanto fortunati da imbatterci in Carl Kurz, un insegnante del posto appassionato di caccia e pesca che si dilettava a riparare fucili e schioppi, e che ci prestò generosamente per le nostre ricerche il suo canotto Zodiac dotato di motore fuoribordo.

La pioggia cominciò a cadere mentre ci apprestavamo ad affrontare il Long Lake, che si stendeva sull'altro versante delle colline che fiancheggiavano il Round Lake. Relativamente asciutto grazie all'impermeabile di tela cerata e al grosso cappello rosso da pompiere, Ralph non faceva che borbottare, mentre Wes non apriva quasi bocca. Gli altri del gruppo vagavano fra i boschi fra uno scroscio di pioggia e l'altro, restando al riparo nelle auto per la maggior parte del tempo.

Durante la cena, quella sera, Wes srotolò le rilevazioni del sonar a scan-

sione laterale effettuate sul Long Lake e le esaminò centimetro per centimetro. Una quantità di rocce, ma nessuna traccia di aerei o barche di pescatori.

Nel corso dei giorni seguenti, ci spostammo su altri due laghi senza maggior successo. Niente *Oiseau Blanc,* ma ci divertivamo nonostante la pioggia incessante. Ne avevamo tutti abbastanza di aragoste del Maine; vidi uno spaccio che le vendeva a 6,60 dollari al chilo. Uno dei momenti più piacevoli era quello della prima colazione, quando ci radunavamo tutti intorno al tavolo del ristorante di Helen per pianificare le ricerche della giornata davanti alle deliziose crostate cucinate dalla proprietaria del locale. Se avesse potuto, Ralph avrebbe riempito di torte la cabina della *Diversity* in vista del viaggio di ritorno fino a Charleston.

Dave Keyes fu il primo ad andarsene, poiché si stava per sposare e voleva avere il tempo di farsi fare un tatuaggio col nome della futura moglie.

Craig, Dirk, Connie e io raggiungemmo in auto Bangor per prendere il volo per Boston e di lì tornarcene ognuno a casa propria. Con l'occasione, decisi di fare una tappa a casa di Stephen King. Mentre avanzavo verso il portico, notai lungo il vialetto tre o quattro auto, incluso un modello sportivo della Mercedes-Benz. Suonai il campanello, bussai alla porta, mi attaccai alle telecamere dell'impianto di sorveglianza. Nessuna risposta.

«Esca fuori, King», presi a gridare. «Sono Cussler.»

Silenzio di tomba.

Non ho mai saputo se fosse realmente assente, o se ero persona non gradita.

Pazzo come sono, se fossi vissuto all'epoca dell'Inquisizione spagnola mi sarei con ogni probabilità offerto volontario per la ruota della tortura. Nel 1998 mi trascinai dietro la banda in un nuovo tentativo. A parte Connie e Bill, tutto l'eterogeneo gruppetto decise di seguirmi. Questa volta, si unirono a noi Bob Toft, mio genero, e William Nungesser, lontano parente di Charles, che affascinò tutti con i suoi racconti sul famoso congiunto.

Ralph e Wes cominciarono a perlustrare i laghi, mentre gli altri battevano gli intricati boschi del Maine nella vana ricerca dell'*Oiseau Blanc*. Provate a indovinare? Piovve per tutto il tempo. Tornammo all'albergo bagnati fino al midollo. Scommetto che il direttore avrebbe fatto il diavolo a quattro coprendomi di insulti, se mi avesse sorpreso ad asciugare le scarpe nel suo microonde.

Per quanto girassimo, per quanto a fondo penetrassimo nel fitto della bo-

scaglia, trovavamo sempre vecchi ceppi di alberi abbattuti. Sembrava che, ovunque cercassimo, i taglialegna fossero arrivati prima di noi.

Un affascinante frammento di storia narra come, al formarsi delle prime colonie nel diciassettesimo secolo, il Maine fosse una sorta di enorme prateria, dove gli alberi crescevano soltanto in boschetti isolati. La terra venne coltivata per quasi duecento anni ma, col passare dei decenni, i contadini cominciarono ad abbandonarla per dedicarsi ad altre attività o per trasferirsi all'Ovest, e col tempo le pianure aperte finirono per essere coperte da enormi foreste. Al giorno d'oggi, la vegetazione è talmente fitta da essere quasi impenetrabile.

Accennai a Carl la mia impressione che l'intero Stato del Maine fosse stato preso di mira dai taglialegna.

Sorridendo, lui annuì e confermò: «Sì, due volte».

Se le cose stavano realmente così, come mai un cacciatore, una squadriglia di boy-scout o un drappello di boscaioli non si erano imbattuti nei resti di un vecchio velivolo, nelle ossa dei suoi piloti? Per anni si erano rincorse voci su gente che affermava di aver rinvenuto un vecchio motore, ma tutte le piste si erano rivelate false.

Personalmente, il semplice avvistamento di un motore non mi basta: com'è possibile che non si siano ritrovati i tre grossi serbatoi in alluminio del carburante, alti come un uomo, il pannello degli strumenti, l'elica del diametro di cinque metri e mezzo, o le dozzine di altri pezzi che componevano l'aereo?

Se dopo tre quarti di secolo il velivolo non è stato ancora trovato, le possibilità si fanno sempre più esigue con l'alternarsi delle stagioni. Gruppi di locali trascorrono la loro domenica perlustrando i boschi; un giorno, forse, qualcuno sarà tanto fortunato da imbattersi nel relitto ancor prima di rendersene conto. Nel frattempo, continuano a fiorire racconti di vecchi che avrebbero scorto strani oggetti fra la boscaglia, di misteriosi motori recuperati e venduti come rottami, di relitti d'aereo avvistati dall'alto sul fianco della montagna durante la seconda guerra mondiale. Tutte storie che non portano a nulla.

L'Oiseau Blanc non può che essere colato a picco in qualche lago, eventualità che la NUMA ha tuttavia verificato con molta accuratezza, o essersi schiantato nel grande acquitrino nel quale nessun uomo o animale ha mai messo piede.

Io propendo per l'acquitrino.

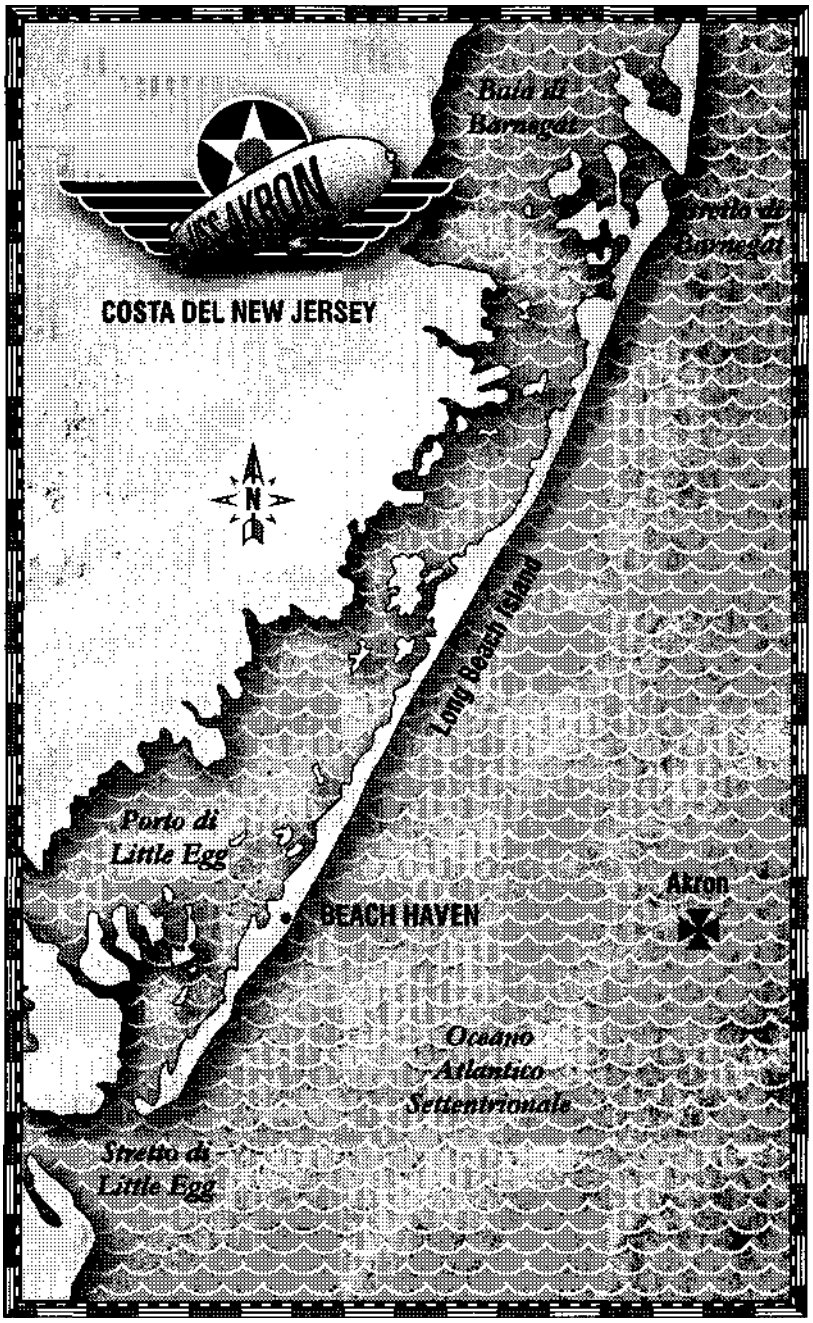
Chissà se bazzicherò ancora da quelle parti?

Detesto arrendermi. La NUMA non avrebbe mai trovato l'*Hunley*, se avessimo ceduto le armi dopo i primi tentativi. Il passo successivo potrebbe essere una rilevazione aerea a distanza; si tratta di una possibilità remota, ma è necessario battere tutte le strade. Un giorno o l'altro, tornerò con tutta la banda per l'ennesimo tentativo.

Charles Nungesser, François Coli e il loro splendido *Oiseau Blanc* giacciono nell'attesa di essere localizzati, e si sono guadagnati l'onore di essere stati i primi a trasvolare l'Altantico da oriente a occidente. Non sarebbe giusto abbandonarli in una tomba anonima in terra straniera: devono essere trovati e riportati in patria da eroi.

Non meritano nulla di meno.

PARTE XII
Il dirigibile *Akron*



1
Più leggero dell'aria
1931-1933

«Sganciare la zavorra», ordinò il comandante Frank McCord.

Un marinaio attraversò di corsa la minuscola cabina di manovra e azionò la leva d'emergenza. Di lì a pochi secondi, 1800 chili d'acqua si riversarono nel cielo tempestoso che circondava l'*Akron.*

Il dirigibile si sollevò di qualche decina di metri; si trovava a un'altitudine di quattrocento metri, ora, e sembrava mantenere la quota.

Gli otto motori erano puntati verso il basso e giravano a pieno ritmo; la

zavorra era stata scaricata. Per un po' parve che ce l'avessero fatta, ma poi lampi, tuoni e raffiche di vento tornarono ad aggredire l'aeronave. Nel giro di qualche istante, i cavi di controllo del timone si spezzarono, e la barra smise di rispondere.

Le persone a bordo non avevano modo di saperlo, ma all'*Akron* restavano solo pochi minuti di vita.

Due anni prima

«Dannazione», esclamò il tenente di vascello «Red» Dugan, «ci entrerebbe un circo intero, qui dentro, e rimarrebbe spazio sufficiente per un paio di piramidi egizie.»

Dugan stava dando la sua prima occhiata all'interno del terminal della Goodyear-Zeppelin a Akron, nell'Ohio, una struttura cavernosa nella quale gli operai all'altra estremità sembravano minuscoli come formiche. L'edificio aveva la sommità arrotondata e lucernari che partivano a mezza altezza delle pareti laterali per far entrare più luce. Contribuivano a migliorare l'illuminazione numerose file di riflettori, i cui fasci di luce salivano in quel momento da terra per puntare verso il centro dell'hangar.

Dal soffitto dell'edificio pendeva un singolo anello in duralluminio, il primo dei trentasei che sarebbero stati assemblati per realizzare un'aeronave lunga duecentoquaranta metri e, una volta completata, alta quindici piani. L'anello era formato da un cerchio esterno e uno interno attaccati l'uno all'altro mediante un'intricata ragnatela di montanti in alluminio a forma di diamante. Vicino alla base e dentro il cerchio interno c'erano un paio di gibbosità nei punti in cui sarebbero stati collocati i corridoi. Dall'intera struttura si levavano i bagliori argentei dell'alluminio nuovo di fabbrica.

Il rappresentante della Goodyear, Bruce Harding, era abituato a simili reazioni. «Ci serviva un edificio molto grande per poter fornire alla marina un aeromobile di dimensioni tanto imponenti», spiegò con un sorriso.

«Quanto costa...?» cominciò Dugan.

«Riscaldarlo in inverno?» terminò il quesito al posto suo Harding.

«Come ha fatto a indovinare ciò che stavo per domandarle?»

«Vede, tenente Dugan, è la prima cosa che chiedono tutti.»

«Ebbene, quanto spendete?»

«Un sacco di soldi», rispose Harding sospingendolo verso l'interno.

Una volta completato, l'*Akron* sarebbe diventato una creatura gigantesca.

L'involucro flessibile poteva contenere centosettantamila metri cubici di gas. La propulsione era assicurata da otto motori Maybach VL-11, ciascuno dei quali in grado di produrre 560 cavalli vapore. I gruppi motopropulsori erano dei dodici cilindri a forma di V con un peso a secco di 550 chili l'uno.

Alloggiati in otto separati vani motore, i Maybach fornivano potenza all'asse dell'elica attraverso alberi di trasmissione lunghi quasi cinque metri. Le eliche bipale dal diametro di cinque metri erano orientabili in modo da generare una spinta in quattro diverse direzioni.

Per alimentare gli otto motori, l'*Akron* avrebbe trasportato quasi 500.000 litri di carburante contenuti in centodieci serbatoi. Tubi estensibili lungo l'intera struttura avrebbero consentito al comandante dell'aeromobile di ridistribuire il carburante via via che veniva consumato. Tutto ciò, con l'aggiunta dell'innovativo sistema di recupero dell'acqua - un collettore montato sulla parete dell'involucro sopra ciascuno degli otto motori - permetteva di mantenere la stabilità del velivolo. Ma questo non era che un dettaglio, a paragone di quanto andava fatto per completare l'opera.

«Tutto secondo programma, tenente Dugan», gli assicurò Harding. «Ci aspetta un sacco di lavoro, semplicemente.»

L'energia elettrica richiesta da attrezzature radio, telefoni, luci, verricelli, pompe e ventilatori sarebbe stata fornita da un paio di generatori a combustione interna da otto chilowatt. Le radio erano piccoli capolavori dotati di trasmettitori sia a media sia ad alta frequenza, quest'ultimo con un raggio di cinquemila miglia nautiche. In futuro, c'era il progetto di dotare l'aeromobile di un impianto facsimile per la ricezione di bollettini meteorologici e altri dati. L'antenna si protendeva per una trentina di metri lungo lo scafo con la possibilità di estendersi per tutta la fiancata dell'aeronave.

Considerata la lunghezza di complessivi duecentoquaranta metri, e le numerose attrezzature che necessitavano di essere controllate, le comunicazioni a bordo avrebbero rappresentato un punto cruciale; per questo era prevista l'installazione sull'*Akron* di diciotto telefoni in totale, tutti in grado di emettere un segnale d'allarme, e l'impiego di tubi portavoce, reminiscenza dei tempi andati. Per comunicare con i vani motori, sarebbero stati usati telegrafi a funzionamento meccanico simili a quelli in dotazione alle navi della marina per comunicare con la sala macchine.

«Che può dirmi della navicella?» volle sapere Dugan.

«Si tratterà di una struttura aerodinamica. Il terzo anteriore ospiterà timone, zavorra, apparati di controllo motori e simili; nella sezione centrale

si troverà la sala nautica, mentre dal terzo posteriore si accederà all'involucro attraverso una scala a pioli.»

«Mi risulta che il quadro di comando sia particolarmente ingombrante», osservò Dugan.

«Sarà collocato a poppa, sotto gli impennaggi.»

Avendo studiato il progetto, gran parte di ciò che Harding diceva era storia vecchia, per Dugan.

Era previsto un hangar di ventitré metri per diciotto, che avrebbe ospitato cinque aerei Curtiss F9C2; su entrambi i lati dell'aeromobile sarebbero stati collocati gli alloggiamenti, in totale otto cabine di circa due metri e mezzo per tre con una toilette per l'equipaggio, la lavanderia, stanzette dormitorio con cuccette di tela, cucine di bordo e mense per gli ufficiali, i sottufficiali e l'equipaggio.

Una volta completato, l'*Akron* era destinato a diventare una città in miniatura con tanto di aeroporto.

«Farà piuttosto freddo, lassù fra le nuvole», commentò Dugan.

«Dai vani motore partono tubature in alluminio per il riscaldamento delle camere controllo, delle zone comuni e dell'hangar», gli spiegò Harding. «E sono certo che la marina metterà qualche bella divisa calda a disposizione di chi dovrà avventurarsi lungo i corridoi durante il volo.»

«Sa che hanno appena apportato nuove modifiche al personale dei turni di servizio?»

«No. Quali sono le ultime novità?»

«Trentotto uomini, dieci ufficiali, più i piloti.»

«Oltre cinquanta unità, quindi», osservò in tono disinvolto Harding.

«Questo è il progetto, attualmente.»

Harding fissò l'intrico delle strutture che formavano l'unico, enorme anello sospeso al soffitto dell'hangar. «Quando sarà completato, non avrà problemi a trasportarli», mormorò. «È in grado di fare ben altro, se necessario.»

Lungo lo scheletro dell'*Akron*, simili a formiche affaccendate intorno a un'anguria, gli operai della Goodyear si spostavano da una parte all'altra eseguendo gli ordini impartiti via radio e attraverso megafoni. Disposizioni via radio giungevano anche al manovratore delle gru a punte, che spostava con cautela in posizione le sezioni completate per essere imbullonate alla struttura centrale, mentre gli operai intenti a saldare fra loro i vari pezzi si servivano dei megafoni.

Quel giorno, stavano montando l'ogiva che costituiva il muso dell'aeronave.

La sezione di prora, di una bellezza particolare, abbracciava con grazia le pareti longitudinali che convergevano in prossimità del punto in cui c'era una minuscola apertura circolare, intersecata da aste di supporto in alluminio. La struttura era delicata nelle linee, solida di aspetto, accurata fin nei minimi particolari. Dopo aver calato un gancio al centro dell'aeronave, il manovratore della gru aspettò che vi venisse assicurata un'imbracatura.

Quindi l'uomo sollevò il pezzo per qualche centimetro, verificandone la stabilità. Soddisfatto, comunicò via radio agli operai di collocare ai due lati un altro paio di cavi, che furono collegati a un secondo gruppo di gru. Dopo essere stata assicurata, l'ogiva venne sollevata lentamente, fatta rotare di lato, poi spostata lungo la sezione principale dello scafo.

Una volta in posizione, il muso fu fatto scivolare di qualche centimetro per volta fino a raggiungere un allineamento perfetto, quindi fissato in modo provvisorio prima di essere imbullonato nella sede prevista. Nel gennaio del 1931 erano già state posizionate e assicurate tutte le sezioni principali dello scafo. Durante i mesi successivi si provvide al montaggio degli impennaggi, dei timoni di profondità e dei timoni. Fatto ciò, ebbe inizio il lavoro sul rivestimento esterno. L'involucro era costituito da teli di robusto cotone lunghi oltre ventidue metri e larghi mezzo metro circa, dotati di occhielli che ne consentivano il fissaggio alla struttura. I teli erano ricoperti da quattro strati di vernice e due strati di acetato di cellulosa contenenti polvere di alluminio. Alla fine, oltre venticinquemila metri quadrati di tessuto avrebbero avvolto la struttura.

Entro luglio vennero installati motori, eliche, il sistema di recupero dell'acqua e altre parti meccaniche. L'8 agosto 1931, l'USS *Akron* fu battezzato in una cerimonia svoltasi nell'omonima cittadina dell'Ohio; il volo inaugurale era previsto per il 23 settembre.

L'*Akron*, l'ultima aeronave militare degli Stati Uniti, traeva le sue origini da una lunga serie che risaliva ai tempi della nascita del Paese. Il presidente George Washington aveva assistito al volo del primo pallone aerostatico americano nel gennaio del 1793, quando il francese Jean-Pierre Blanchard aveva toccato terra provenendo da Filadelfia. Qualche anno più tardi, la guerra civile aveva favorito lo sviluppo degli aerostati sia da parte confederata sia da parte nordista, ma soltanto al volgere del ventesimo secolo la loro diffusione subì un reale incremento.

Nel 1903, in Francia, Albert Santos-Dumont costruì un dirigibile a motore, a bordo del quale sorvolò i tetti di Parigi. Una mezza dozzina di anni più tardi, il compatriota Louis Bleriot attraversò con successo la Manica in un'aeronave a motore in grado di raggiungere i settanta chilometri orari.

L'anno seguente, la marina americana formò il suo primo gruppo aereo a Greenbury Point, nel Maryland, vicino ad Annapolis. Quel primo gruppo era principalmente composto da aeroplani, ma c'erano studiosi del volo più leggero dell'aria. Nel 1911, le forze armate britanniche dimostrarono la validità degli aeromobili utilizzandoli con successo per il pattugliamento del mare del Nord. Quello stesso anno, in Germania, il conte Ferdinand von Zeppelin inaugurò la prima linea aerea commerciale, con un totale di cinque dirigibili in servizio.

Durante la prima guerra mondiale si assistette al primo attacco da parte di un'aeronave, quando un dirigibile tedesco bombardò Londra. L'aviazione aveva mosso i primi passi dalla teoria alla pratica, una tendenza in continua espansione. Nel 1921, la marina americana fu indotta a istituire un nuovo ufficio, diretto dall'ammiraglio William A. Moffett, che gestisse il settore aeronautico. Quasi immediatamente, il programma dovette registrare delle perdite. Il 24 agosto 1921, durante un volo di esercitazione nei pressi di Hull, in Inghilterra, l'aeronave che la marina aveva in programma di acquistare dai britannici per inserirlo nella propria flotta col nome di *ZR-2* si fracassò provocando la perdita di quarantatré uomini, fra i quali molti dei componenti il neonato programma aeronautico della marina americana.

Nonostante le avversità, però, il programma venne portato avanti.

Usando come modello l'*L-49*, uno zeppelin tedesco catturato, si avviò la costruzione di un'aeronave di duecento metri denominata *ZR-1*, il cui primo volo era previsto per il 1923. Nel frattempo, due sole settimane prima dello schianto dello *ZR-2*, alla marina era stata consegnata un'aeronave semirigida di fabbricazione italiana che sarebbe stata battezzata *Roma* e che, detto in tutta onestà, era un vero catorcio. I sei motori Ansaldo si rivelarono inaffidabili e dovettero essere in seguito sostituiti da motori Liberty di fabbricazione americana. L'involucro esterno conteneva complessivamente 184 fori che dovettero essere tappati uno per uno. Una volta posto rimedio agli inconvenienti, l'aeronave poté finalmente volare. A quei tempi, a causa dei costi, si preferiva utilizzare l'idrogeno anziché il più sicuro elio. Il *Roma* effettuò qualche volo alimentato da quell'instabile gas.

Ma il 22 febbraio 1922 tutto andò per il verso sbagliato.

Durante un volo dal campo di Langley a Hampton Roads, in Virginia, il pilota non riuscì a controllare la poco maneggevole aeronave che finì contro un cavo telefonico, provocando delle scintille che incendiarono il dirigibile italiano. Dei quarantacinque uomini che erano a bordo, trentaquattro morirono e otto rimasero feriti. Fatto piuttosto sorprendente, in tre se la cavarono praticamente senza un graffio. L'incidente costrinse la marina americana a riesaminare la decisione di utilizzare l'idrogeno quale agente di sostentazione e a rivedere l'intero programma aeronautico.

Nel 1927, anno in cui Charles Lindbergh compì la storica trasvolata dell'oceano Atlantico in solitario, la marina americana aveva in servizio la sola aeronave *Los Angeles*, di costruzione tedesca; più o meno in quel periodo, indisse un appalto per la costruzione di due grosse aeronavi destinate a incrementare la flotta. La gara fu vinta dalla Goodyear-Zeppelin Corporation, con sede a Akron, nell'Ohio. Due anni dopo, nel 1929, cominciò a crescere l'interesse per i dirigibili. L'aeronave tedesca *Graf Zeppelin* tentò un volo intorno al mondo, seguito quotidianamente dai giornali della catena di Hearst.

Quello stesso anno, la marina americana ricevette lo *ZMC-2*, un tozzo zeppelin dal rivestimento metallico che esibiva otto piani di deriva disposti a intervalli regolari intorno alla poppa. La coda dello *ZMC-2* sembrava il muso ogivale di un aereo con l'aggiunta di massicce eliche. Lo *ZMC-2* era sui quarantacinque metri, alimentato da una coppia di motori Wright Whirlwind da duecento cavalli vapore.

L'anno successivo, ebbe inizio la costruzione dell'*Akron.*

Martedì 24 ottobre 1931 fu una giornata eccezionale: era il giorno della consegna ufficiale dell'*Akron.* Nell'enorme hangar della Rigid Airship and Experimental Squadron di Lakehurst, nel New Jersey, tra la folla piena di dignitari, il presidente della Goodyear-Zeppelin Corporation, Litchfield, aprì i discorsi ufficiali.

L'intero evento era trasmesso dalla WEAF, affiliata della NBC, a uso e consumo dell'intera nazione. Da New York, John Phillip Sousa e la sua band si produssero in un'esecuzione dal vivo di *Anchors Aweigh.* Da Baltimora, il segretario della marina Charles Francis Adams rilasciò una dichiarazione, seguito dal vicesegretario David Ingalls. Da Washington, il contrammiraglio William Moffett aggiunse i propri commenti.

Nel New Jersey, il capitano di vascello Charles Rosendahl, futuro comandante dell'*Akron*, seguì la cerimonia alla radio con aria divertita. Ro-

sendahl non era un novellino in materia di zeppelin. Ufficiale anziano sopravvissuto alla sciagura dello sfortunato *Shenandoah*, era conosciuto come un aviatore coraggioso. Dopo l'incidente, aveva mantenuto per alcuni anni il comando del *Los Angeles*, e aveva preso parte alla crociera intorno al mondo del *Graf Zeppelin.*

Rosendahl era un pilota esperto, pronto al compito che lo attendeva.

Cinque giorni dopo la cerimonia, l'*Akron* compì il suo primo volo ufficiale. La lista dei passeggeri comprendeva dieci ufficiali e quarantanove uomini d'equipaggio, ai quali si aggiunsero trentuno giornalisti e diciannove altri ospiti, per un totale di centonove passeggeri. Quando furono tutti a bordo, Rosendahl impartì gli ordini per il decollo.

«Inclinare verso il suolo i motori tre, quattro, sette e otto.»

Un aviere ripeté gli ordini.

«Rotta due, sette, zero.»

«Ricevuto», confermò il timoniere.

Erano le 7.15 del mattino e l'*Akron* stava volando a sud, verso Annapolis.

«Manovra da manuale», commentò Milton Perkins, l'arruffato reporter della Associated Press.

Harold Temper, suo compatriota e inviato del *New York Times*, lanciò un'occhiata all'orologio da polso. «Io faccio le nove e venti.»

Meno di un'ora più tardi, l'*Akron* sorvolava il cantiere navale di Washington.

L'ora di pranzo arrivò mentre il dirigibile transitava alto sulle campagne della Pennsylvania.

Temper fissò il proprio piatto. «Secondo te, all'equipaggio viene servita abitualmente questa roba?»

Tagliato un pezzetto di bistecca, Perkins lo tenne infilzato sulla forchetta mentre ingollava un gamberetto. «Non credo proprio», rispose. «Deve trattarsi di un banchetto in onore degli ospiti speciali e dei giornalisti.»

«Evidentemente sperano in una serie di articoli coi fiocchi», commentò Temper.

«È probabile che vogliano convincere il Congresso a sganciare altro denaro, in modo da poterne costruire altri.»

«Dopotutto, perché no?» osservò Temper.

A pomeriggio inoltrato, l'*Akron* sorvolò Filadelfia virando quindi in direzione di Trenton. Verso il tramonto iniziò le manovre di discesa presso

la base di Lakehurst.

Tutto considerato, il debutto era stato un successo.

Per un marinaio comune, scegliere d'imbarcarsi su un dirigibile anziché su una nave tradizionale significava in genere assicurarsi condizioni di lavoro migliori. Il fatto era che lavorare a bordo di un'aeronave era indubbiamente più pericoloso. Anche se gli incidenti erano meno frequenti rispetto agli esordi, in caso di disastro le probabilità di morire erano alte, a bordo di un dirigibile.

Se si tralasciava questo dettaglio, tuttavia, il lavoro era di gran lunga più gratificante di quello in mare. Per prima cosa, non c'era in pratica l'esigenza di combattere la ruggine, il grande flagello dei marinai. Il duralluminio non arrugginiva e, grazie alle limitazioni di peso, il ferro era quasi completamente assente a bordo delle aeronavi. Per ciò che riguardava vitto e alloggio, poi, i vantaggi erano enormi: tanto per cominciare, gli equipaggi erano molto meno numerosi.

Invece di dover cucinare per centinaia di marinai in un unico turno, il cuoco di un dirigibile si trovava ad accogliere in mensa piccoli gruppetti per volta. Ognuno riceveva un pasto caldo. Quanto ai posti letto, la rotazione del personale d'equipaggio faceva sì che le cuccette non fossero mai affollate. Come se non bastasse, il movimento dell'*Akron* faceva oscillare dolcemente le amache di tessuto durante il tragitto.

Per contro, si trattava di un lavoro non facile che richiedeva addestramento, resistenza fisica e un'intelligenza superiore alla media. Gli innumerevoli congegni che componevano l'*Akron* erano complicati e necessitavano di costante controllo e regolazione, ed era fondamentale tenere registrazioni accurate di ogni minimo evento. Quanto alla resistenza fisica, all'interno dello scafo non si faceva che muoversi lungo una serie di camminamenti e scale a pioli. Le distanze erano notevoli, e talvolta si rendeva necessario coprirle rapidamente.

E poi c'era il panorama: il territorio americano che si stendeva sotto di te, come un infinito tappeto.

Il panorama compensava ogni eventuale momento di difficoltà.

Il comandante Alger Dresel si rese conto di essere in ritardo.

Oltrepassati con una sterzata i cancelli del posto di guardia di Lakehurst, l'uomo spinse l'acceleratore della sua Pierce-Arrow Roadster del 1926 lanciando la vettura lungo i viali d'accesso all'hangar che conteneva il dirigi-

bile. La Pierce era di uno splendido azzurro a due toni, la capote di un marrone rossiccio, con uno scomparto per la sacca da golf accessibile dall'esterno. Dopo aver accarezzato la morbida pelle scamosciata del sedile anteriore, lanciò un'occhiata al cruscotto in acciaio nel quale era incastonato un elaborato orologio a molla. Come ogni cosa a bordo della vetusta auto, l'orologio funzionava perfettamente. Appassionato di tutto ciò che era meccanico, Dresel provvedeva personalmente a mantenere in perfetta efficienza la Pierce-Arrow. Le nove e un quarto del mattino. Sarebbe arrivato giusto in tempo.

Dopo aver parcheggiato in fretta, spense il motore e afferrò il proprio bagaglio.

«Stiamo salendo», annunciò il timoniere a voce alta.

Era l'8 maggio 1932, una domenica, e mancavano pochi minuti alle sei del mattino. L'*Akron* si alzò su Lakehurst per il primo tratto di un viaggio attraverso la campagna. Fino a quel momento, era stato consegnato soltanto uno dei nuovi aerei Curtiss, un XF9C. Il nuovo velivolo e il più vecchio modello N2Y si sarebbero alzati in volo per essere fissati al gancio che penzolava a mezza altezza sotto il ventre dell'*Akron* una volta che l'aeronave si fosse trovata sopra la baia di Barnegat, un centinaio di chilometri più a sud.

Per Rosendahl, quella sarebbe stata l'ultima missione come comandante dell'*Akron.* Dresel, l'uomo destinato a sostituirlo, si trovava nella navicella accanto a lui. Alle 7.20 del mattino, appena oltrepassato il fiume Toms, squillò il telefono. Rosendahl sollevò il ricevitore.

«Comandante», gli comunicò un membro dell'equipaggio dalla stiva, «entrambi gli aerei sono al sicuro a bordo.»

«Molto bene», approvò il comandante, volgendosi verso Dresel. «Tutti e due gli aerei sono sistemati. Le piacerebbe assumere il comando per un po'?»

«Sicuro, comandante.»

«Comando al comandante Dresel», annunciò come da prassi Rosendahl, prima di girarsi per lasciare la navicella. Nelle ultime due settimane aveva osservato il comportamento di Dresel a terra, e l'esame lo aveva indotto a concludere che si trattava di un ufficiale calmo ed equilibrato, che teneva ai propri uomini e al proprio lavoro. Passargli la responsabilità dell'*Akron* non lo impensieriva, e desiderava offrire al giovane l'occasione di accumulare tutta l'esperienza di volo possibile.

Rosendahl aveva imparato che l'addestramento a terra serviva solo fino a un certo punto.

Il tenente di vascello Howard Young cominciò a scendere la scaletta per infilarsi nel suo Curtiss. Faceva sempre una certa impressione entrare nell'aereo quando era agganciato sotto il ventre dell'*Akron.* La salita era meno preoccupante, con l'enorme fusoliera dell'aeronave sopra la testa a dare una sensazione di sicurezza, ma la discesa era tutt'altra faccenda. Come prima cosa, l'aereo era attaccato a un gancio che non aveva un'aria particolarmente stabile. Secondo, nello scendere si aveva una visione a volo d'uccello del suolo che scorreva centinaia di metri più sotto. Young s'insinuò nella carlinga per recuperare il giornale di bordo e un pacchetto di gomme da masticare che vi aveva dimenticato. Dopo aver fatto scivolare il libro sotto il giaccone di pelle della combinazione di volo, chiuse la cerniera in modo da farlo aderire allo stomaco, quindi prese a risalire lungo la scala. Non essendo di primo pelo quanto a manovre a bordo di un'aeronave - aveva quasi cinque dozzine di decolli e atterraggi al suo attivo - arrampicarsi lungo la scaletta non rappresentava una novità per lui. Affrontò a passo deciso i pioli. Si trovava a mezza strada fra l'aereo e il varco d'accesso all'*Akron*, quando mancò un gradino. Per fortuna, aveva le mani saldamente attaccate ai pioli sovrastanti; perduta la presa con i piedi, rimase appeso in aria per le mani mentre il vento lo schiaffeggiava. Un membro dell'equipaggio cominciò a scendere la scaletta, ma Young recuperò rapidamente l'appiglio e riprese a salire.

«Tutto bene, signore?» chiese l'uomo non appena Young ebbe raggiunto l'abitacolo.

«Bene, bene», lo rassicurò questi con un sorriso.

«Ne sono lieto; è un bel salto, fino a terra.»

Young lanciò un'occhiata attraverso l'apertura verso il suolo che scorreva sotto di loro. «Un bel salto davvero.»

Viaggiando verso sud, l'*Akron* sorvolò la costa orientale.

Fra ufficiali, uomini d'equipaggio e un paio di piloti, il personale di bordo contava nel complesso ottanta unità. L'*Akron* sorvolò capo Hatteras tenendosi sopra l'oceano, quindi virò verso la terraferma. Per l'ora di pranzo si era portato sui cantieri navali di Norfolk, in Virginia; poco dopo le otto di quella sera era arrivato sopra Augusta, in Georgia.

Durante la navigazione, c'era una litania di lavori da sbrigare a bordo.

Oltre a cucinare e a servire i pasti, i cuochi e gli addetti alla mensa erano responsabili della pulizia delle cucine e della stesura del menu. All'interno dell'involucro si aggiravano elettricisti intenti a controllare i collegamenti e a porre rimedio ai piccoli o grandi inconvenienti che potevano verificarsi. I radiotelegrafisti si occupavano di tutto ciò che riguardava le comunicazioni, mentre i meccanici si prendevano cura degli otto motori. I montatori si arrampicavano all'interno dello scafo per verificare che il rivestimento fosse ben teso e privo di perdite; i meccanici si davano da fare attorno a strutture e supporti. Durante il volo, l'*Akron* era una città in miniatura.

Il 9, un lunedì, l'*Akron* sorvolò Houston poco prima delle quattro pomeridiane.

Un'ora più tardi, cominciò a manifestarsi il primo problema.

«Signore», gridò un membro dell'equipaggio al telefono, «abbiamo una perdita nel serbatoio di sinistra. Sta penetrando del carburante nell'involucro.»

C'era Rosendahl, in quel momento, al comando. «Spegnete tutti i motori tranne il numero sette», ordinò agli uomini attraverso il telefono. «Abbiamo del carburante all'interno dell'involucro.» Poi armeggiò sul telefono per richiamare l'uomo che gli aveva segnalato la perdita. «Quanto ne abbiamo sprecato?» chiese.

«Cinquemilaseicento litri, signore.»

«Continua a perdere?»

«No, signore. Si tratta di una crepa lungo una delle saldature. Il liquido nel serbatoio è arrivato all'altezza della fessura o leggermente al di sotto. Se l'aeronave rimane stabile, non dovremmo avere ulteriori versamenti.»

«Manderò un meccanico per vedere se è possibile rattoppare temporaneamente il serbatoio.»

«Sissignore.»

Rosendahl si rivolse a Dresel. «Bisogna disperdere i vapori», borbottò. «Può occuparsene lei?»

«Sissignore.»

Mentre si provvedeva a quanto necessario, l'*Akron* continuò ad arrancare grazie al solo motore numero sette.

Un'ora più tardi, il problema sembrava risolto. Gli spessi vapori nella navicella si stavano diradando e Dresel riferiva che la maggior parte del carburante era defluito dallo scafo attraverso le fessure del rivestimento. Il peggio pareva passato.

«Signore», comunicò il radiotelegrafista al telefono, «San Antonio segnala temporali in corso.»

Rosendahl guardò davanti a sé. Le minacciose nubi nere erano ancora lontane chilometri, e vicino all'*Akron* in quel momento non c'erano che alcune nuvolette bianche e soffici, simili a fiocchi di ovatta. D'un tratto, il comandante si sentì rizzare i peli delle braccia.

«Uau!» esclamò qualche secondo più tardi, mentre un potente fulmine saettava da una delle nuvole dall'aria innocua per avventarsi verso il suolo. «L'aria è satura di elettricità.»

Dresel tornò nella navicella. «Abbiamo ventilato il più possibile. I fumi residui dovranno disperdersi da soli.»

«Abbiamo davanti a noi un fronte temporalesco», lo informò il comandante. «Ho ordinato un cambiamento di rotta in direzione nord.»

Quella notte e per tutto il giorno successivo, l'*Akron* lottò contro la tempesta.

L'11 maggio, un mercoledì, l'aeronave raggiunse San Diego.

Ormeggiare un dirigibile non è molto diverso dall'attraccare con una portaerei: ci sono un sacco di cose che possono andare storte. Gli aerei trasportati dall'*Akron* si abbassarono oltre la cortina di nubi e atterrarono senza problemi; ora, toccava all'enorme dirigibile tentare. Camp Kearney, appena fuori San Diego, sorgeva su un altopiano coperto di arbusti e polvere, soggetto a colpi di vento e repentini cambi di temperatura: un luogo tutt'altro che ideale per una base destinata ad accogliere aeronavi. D'altro canto, Rosendahl aveva poca scelta: l'*Akron* era a corto di carburante.

Con nebbia e nuvole che ostacolavano la visibilità, diede l'ordine di portare a terra l'*Akron.* Dovettero scendere a trecento metri prima che la foschia si diradasse tanto da consentire al comandante di avvistare il verricello primario. Erano le 11.42 del mattino.

«Calare una cima verso quel verricello», gridò nel ricevitore.

Da quell'istante, cominciò ad andare tutto storto.

Uno scherzo di natura provocò un improvviso calo di dodici gradi della temperatura, con una conseguente perdita temporanea di galleggiabilità per il dirigibile. Rosendahl ordinò di girare i motori verso il basso, ma così facendo sollevò la polvere dal terreno, peggiorando la visibilità. L'*Akron* si muoveva a malapena.

«Aprire completamente le valvole dell'elio», gridò.

Ma l'*Akron* continuava a inclinarsi.

D'un tratto, parecchi dei contenitori con la zavorra si rovesciarono, versando qualcosa come diecimila litri d'acqua su quelli sottostanti. Niente andava per il verso giusto.

«E va bene», borbottò Rosendahl, prima di gridare: «Consentire volo libero».

Fu immediatamente impartito l'ordine di tagliare il cavo che teneva agganciato l'*Akron* al verricello.

C'erano due addetti al cavo di prora, ma uno aveva abbandonato la postazione lasciandosi scivolare lungo il cavo fino a terra durante l'ultima oscillazione del dirigibile. Vedendo che non riusciva a recidere da solo lo spesso cavo d'acciaio, l'unico addetto rimasto a bordo lasciò cadere le cesoie verso un gruppetto di uomini radunati a terra, chiedendo loro di provvedere dal basso.

Piazzati in punti diversi sotto lo scafo dell'*Akron*, tenuti a terra soltanto dal loro peso, alcuni marinai di Camp Kearney reggevano cime alle quali sarebbero state in seguito agganciate le ancore. Una volta tagliato il cavo, l'*Akron* prese a sollevarsi.

Il marinaio comune di prima classe «Bud» Cowart si ritrovò improvvisamente a penzolare da una cima a sei metri dal suolo. Mentre tre compagni avevano mollato la presa ed erano atterrati sani e salvi, Cowart e altri due erano rimasti aggrappati disperatamente. D'un tratto, uno di loro si lasciò andare e precipitò sotto i suoi occhi. L'*Akron* si trovava a un'altezza di trenta metri e continuava a salire.

Cowart fissò terrorizzato il vuoto sotto di sé.

Mentre il corpo del compagno piombava verso terra, l'altro marinaio era ormai ridotto a reggersi con una mano sola; un attimo prima dell'impatto, con l'*Akron* a quota sessanta metri, anche il secondo perse la presa e precipitò agitando freneticamente le braccia. Cowart lo vide schiantarsi al suolo, rimbalzare in aria e infine ricadere privo di sensi a faccia in giù.

Nessuno poteva sopravvivere a una caduta del genere.

Cowart era rimasto solo, ora, e la gigantesca aeronave proseguiva l'ascesa. Notando la presenza di alcuni cavigliotti lungo la cima di canapa, riuscì a ricavarne una sorta di seggiolino da nostromo, mentre l'*Akron* ondeggiava a cinquecento metri di altitudine. A bordo, il comandante stava riprendendo il controllo della situazione.

«Uomini», disse al telefono, «l'atterraggio è fallito, e abbiamo un problema da risolvere. Uno degli addetti all'ormeggio sta penzolando dal no-

stro cavo, e bisogna issarlo a bordo. Procedete con calma, senza correre rischi inutili.»

Riappeso il ricevitore, Rosendahl si rivolse a Dresel. «Ha appena assistito a quanto di peggio possa accadere», borbottò. «Lo tenga a mente, e faccia in modo che non le capiti mai.»

«Sissignore.»

«Prenda lei il timone, ora. Io vado a vedere come se la cava il tenente Mayer con quel marinaio da tirare a bordo.»

La testa sollevata verso l'aeronave, Cowart gridò: «Quando vi decidete a tirarmi su?»

«Potrebbe volerci un'ora o più», gli urlò in risposta Mayer. «Perciò, reggiti forte e cerca di resistere.»

«Che succede?» volle sapere Rosendahl.

«Dovremo lanciargli una cima», rispose Mayer, «e tentare di issarlo a bordo con un verricello.»

Ci sarebbero volute due interminabili ore, prima che Cowart fosse recuperato.

Sette ore dopo il primo tentativo, l'*Akron* venne finalmente ormeggiato a Camp Kearney.

L'*Akron* stava viaggiando in direzione nord da San Diego a San Pedro; nelle settimane successive l'aeronave avrebbe partecipato a una serie di esercitazioni al largo della costa occidentale degli Stati Uniti. Il 6 giugno, il tempo era perfetto per il viaggio a est verso Lakehurst. Da San Pedro a Banning, in California, sorvolando il Salton Sea; quindi a sud per Yuma, Phoenix, Tucson e Douglas, in Arizona. Poi El Paso, Odessa, Midland, Big Spring e Abilene, nel Texas. E oltre il confine di Stato fino a Shreveport, in Louisiana. Mississippi e Alabama, una sosta all'isola di Parris, nella Carolina del Sud, e infine il rientro a Lakehurst.

L'*Akron* era stato lontano dalla base per trentotto giorni, percorrendo oltre ventisettemila chilometri.

All'inizio del nuovo anno, l'*Akron* accolse il suo terzo comandante in diciannove mesi. Assunto il comando del dirigibile, il comandante Frank McCord non perse tempo a terra: due ore dopo il passaggio delle consegne, l'*Akron* partì per una crociera a Miami.

Durante i mesi di gennaio e febbraio, McCord mantenne una tabella di marcia frenetica.

Il 4 marzo, l'*Akron* presenziò dall'alto alla cerimonia d'investitura del

presidente Franklin Roosevelt, facendo ritorno quella sera stessa a Lakehurst e alle sue rigide temperature. Il freddo imperversò per una settimana circa, riducendo le operazioni di volo; al primo accenno di miglioramento atmosferico, McCord partì verso il clima più clemente della Florida e delle Bahama. L'estenuante tabella di marcia si protrasse fino alla fine del mese.

Poi giunsero i venti capricciosi di aprile.

L'*Akron* decollò da Lakehurst il 3 aprile 1933 alle 7.28 di sera.

Al comando c'era il capitano di fregata Frank McCord, assistito dal capitano di corvetta Herbert Wiley quale comandante in seconda e dal tenente di vascello Dugan quale ufficiale di macchina. L'equipaggio era formato da settantasei fra ufficiali e marinai, ed era presente anche il contrammiraglio Moffett, che desiderava vedere con i suoi occhi il dirigibile in azione.

La temperatura al decollo era di cinque gradi, e il barometro segnava 29,72. L'*Akron* trasportava duecentosettantamila litri di carburante, sufficienti per sei giorni di volo, benché quel viaggio fosse stato programmato per durare soltanto quarantotto ore. A causa della nebbia, erano state annullate le operazioni con gli aerei. Mentre l'*Akron* si sollevava volgendo la prora a est, uno dei piloti che stava portando al sicuro il suo Curtiss lungo la pista si volse a contemplare il gigantesco dirigibile. Era uno splendore, non c'erano dubbi: la fusoliera argentea rifletteva a prora e a poppa il rosso e il blu delle luci di terra, mentre i fanali di via rossi e verdi dell'aeronave aggiungevano un tocco festoso all'insieme. Il pilota si soffermò a osservare l'ascesa del dirigibile. Nel giro di qualche secondo, la parte superiore dell'involucro scomparve nella nebbia; dopo un minuto, rimasero a malapena visibili la parte inferiore dell'involucro e la navicella. Poi più nulla.

«Rotta a est su Filadelfia», ordinò McCord all'ufficiale di rotta. «Il bollettino meteorologico segnala soltanto nuvole sparse.»

«Ricevuto, comandante.»

Meno di un'ora più tardi, l'*Akron* sorvolava Filadelfia trovando una visibilità abbastanza buona. Nella navicella, McCord esaminò l'ultimo bollettino meteorologico. Veniva segnalato un temporale sullo Stato di Washington, e le previsioni lo davano in movimento verso nord-est, nella loro direzione. McCord decise per una rotta est-sudest onde evitare la perturbazione. Se tutto andava secondo i piani, sarebbe sfuggito alla furia del temporale arrivando nei dintorni di Newport, dalle parti di Rhode Island, in tempo per sostenere un test in programma alle sette del mattino seguente.

La prova non avrebbe mai avuto luogo.

Il fuoco di Sant'Elmo. La scarica elettrica a fiocco scaturì danzando dall'asta della bandiera della *Phoebus.* Un dannato fenomeno che non era mai segno di calma o benessere, bensì di turbolenze nell'aria, un'avvisaglia di tempo pessimo sicura come una palla di neve in faccia.

Mentre la sua nave rollava, il comandante Carl Dalldorf ruttò e avvertì in gola il gusto rancido di un sottaceto all'aneto. La *Phoebus*, una motocisterna registrata a Danzica, aveva un equipaggio tedesco. Dalldorf e i suoi uomini avevano trascorso un piacevole fine settimana nella zona alta di Manhattan mescolandosi con i residenti di origine tedesca e girando le birrerie del posto. Salpata dal molo sei alle due del pomeriggio, la *Phoebus* stava facendo rotta su Tampico, in Messico; per la maggior parte del pomeriggio e della serata la nave si era mossa in mezzo a una fitta nebbia, e ora, quando mancavano pochi minuti alle ventitré, l'acqua intorno cominciò a essere illuminata dai lampi, mentre l'aria era scossa dal fragore dei tuoni.

Dalldorf lanciò un'occhiata al barometro: si era verificato un brusco calo di pressione.

Conosceva bene quei segnali. Era in arrivo una tempesta coi fiocchi.

Sorvolare il fiume Delaware, a dritta attraverso il New Jersey, e scendere sull'acqua nei pressi di Asbury Park: quella era la rotta prevista. Ma il temporale continuava ad avanzare.

«Datemi l'ultimo bollettino», chiese McCord poco dopo le undici di quella sera.

Raggiunto il locale aerologico situato sopra la navicella, Wiley consultò il tenente di vascello Herb Wescoat. A Wiley piaceva Wescoat, che, a differenza di molti colleghi con i quali gli era capitato di lavorare, possedeva quanto meno un po' di senso dell'umorismo.

«Novità?» gli chiese.

«Abbiamo ricevuto circa due terzi della mappa... è in codice», rispose Wescoat, porgendogli un foglio.

«Non ha l'aria troppo promettente», commentò Wiley.

«No, affatto.»

«Ha qualche raccomandazione da dare al comandante?»

«Gli consiglierei di atterrare il prima possibile», replicò assennatamente Wescoat.

«Dubito che lo farà, con l'ammiraglio Moffett a bordo.»

«Mmm. Allora, suggerisco a tutti una bella preghiera.»

Era previsto che il turno di guardia del comandante Dalldorf terminasse a mezzanotte ma, vista l'aria di tempesta, avrebbe potuto decidere di fermarsi un po' più a lungo. Una forte ondata aveva appena spazzato la prora della *Phoebus*, un fatto decisamente insolito. Per di più, meno di cinque minuti prima, il suo secondo si era imbattuto in un marinaio svenuto sotto la pioggia lungo il camminamento all'esterno della timoniera. Una volta ripresi i sensi, l'uomo aveva spiegato che, mentre si aggrappava a un corrimano, era stato colpito da una scarica elettrica che lo aveva scaraventato all'indietro di un paio di metri, facendogli battere la testa. Un episodio veramente strano. I lampi in genere attraversano le navi senza provocare danni. Dalldorf si disse che, poiché la *Phoebus* trasportava un carico di batterie per autocarri destinate in Messico, era possibile che quell'accumulo di energia avesse in qualche modo dato origine alla scarica.

Comunque stessero le cose, il temporale e l'atmosfera tesa stavano creando una sensazione di disagio generale.

«Portatemi ancora del caffè», ordinò il comandante a uno degli uomini. Quindi accese una sigaretta americana e aspirò una boccata di fumo.

Mentre il 3 aprile scivolava via per cedere il passo al 4, erano a pochi minuti dalla fine, a una manciata di chilometri dalla salvezza.

Una saetta squarciò il cielo, illuminando l'*Akron* come il fascio di un proiettore. D'un tratto, la navicella beccheggiò violentemente.

«Sganciare la zavorra», ordinò il comandante McCord.

Un attimo più tardi, i cavi del timone si tranciarono e il timoniere perse il controllo della ruota, che si mise a girare come impazzita. Dall'apparecchio telefonico partirono cinque rochi squilli, il segnale di raggiungere le postazioni per l'atterraggio. L'*Akron* continuava a perdere quota.

«Sganciare altra zavorra», gridò McCord.

Proprio in quell'istante, dallo scafo dell'aeronave si levò uno scricchiolio terrificante. La struttura del dirigibile stava cedendo. La pinna superiore era stata strappata dalla violenza del temporale; l'eccessiva sollecitazione dovuta alla sua perdita aveva provocato la rottura dei tralicci, e alcuni spuntoni avevano perforato le sacche di elio. L'*Akron* cominciò a colare come un palloncino pieno d'acqua punto da uno spillo, mentre continuava a perdere quota.

Wiley rimase a contemplare quella discesa in mezzo alla nebbia fitta da

un finestrino della navicella. A una sessantina di metri, riuscì finalmente a scorgere le onde sottostanti. «Vedo l'acqua che si avvicina», annunciò in tono cupo.

Nella navicella, nessuno rispose.

A bordo, gli oltre settanta uomini dell'equipaggio si stavano preparando all'ammaraggio. Chi ne aveva il tempo si allacciò saldamente il giubbetto di salvataggio, alcuni riuscirono persino a recuperare qualche oggetto personale non troppo pesante. Uno scribacchiò una nota per i suoi cari e infilò il foglietto nel tubo che reggeva un'estremità della sua branda: non sarebbe mai stato recuperato. Molti si limitarono ad attendere che accadesse l'inevitabile.

Le ossa rotte e i polmoni perforati, l'*Akron* si abbassava sempre di più.

Poi, giunto a meno di quindici metri dalle onde, s'immobilizzò in aria per un istante. Non c'erano dubbi: era un'aeronave stupenda. Un secondo più tardi, un ennesimo fulmine infiammò lo scintillante scafo argenteo circondandolo di un alone di elettricità.

Infine, come una pietra scagliata da un ponte, l'*Akron* si tuffò nell'oceano.

«Le luci sono scomparse», annunciò la vedetta.

«Ne è sicuro?» chiese Dalldorf.

«Sissignore. Sono sparite sotto la linea dell'orizzonte un minuto fa.»

«Deve trattarsi di un aereo. Calcoli la nostra posizione.»

L'ufficiale di rotta scribacchiò per un minuto su un foglio di carta. «39° 40' latitudine nord, 73° 40' longitudine ovest», dichiarò alla fine.

Proprio in quell'istante, il comandante in seconda si precipitò all'interno della timoniera. «Si sente un forte odore di combustibile», ansimò. «È tutto intorno a noi, nell'acqua.»

«Prepararsi a calare la lancia di salvataggio numero uno», ordinò Dalldorf, «e tenersi pronti a recuperare gli eventuali sopravvissuti.»

La *Phoebus* rimase sul posto fino alle prime luci dell'alba, quando venne raggiunta dalla guardia costiera. La nave tedesca aveva recuperato tre uomini: gli unici sopravvissuti al disastro dell'*Akron.*

2
Niente surf nel New Jersey
1986

Una volta iniziate le ricerche sulle prime aeronavi e sulla loro fine spesso tragica, mi ritrovai preso all'amo dalle loro affascinanti vicende. Nelle storie dell'*Akron* e dei dirigibili rigidi gemelli *Macon* e *Shenandoah*, un brillante futuro viene cancellato di colpo quando tutte e tre precipitano e si schiantano. Mi ritrovai a chiedermi se i loro relitti fossero stati o no scoperti.

Il punto dell'incidente dello *Shenandoah* a Noble County, nell'Ohio, è noto e localizzato nel campo di un coltivatore grazie a un memoriale. Il *Macon* finì in alto mare al largo di Point Sur, in California, nel 1937; la ricerca per scoprire il luogo in cui giaceva fu motivata dal desiderio di ritrovare l'aereo Curtiss che aveva trascinato con sé sul fondo. Grazie a un costoso progetto, si riuscirono a localizzare i suoi resti e alcuni degli aerei presenti a bordo, ma non si recuperò nulla. Immagini video del relitto rivelarono che gli aerei erano troppo danneggiati e corrosi dall'acqua di mare per essere riparati, così vennero lasciati a riposare sul fondo del Pacifico.

Rimaneva l'*Akron.*

Mi piacerebbe poter scrivere sul ritrovamento dell'*Akron* un elettrizzante racconto capace di accendere l'immaginazione e lasciare una traccia indelebile, ma la ricerca non fu altro che una lotta contro un mondo violento e implacabile. Un esame degli archivi della biblioteca di Washington mi permise di identificare i mezzi di recupero che avevano prelevato dal fondo pezzi di relitto dell'*Akron* trasportandoli poi a terra su una chiatta. Un esame del giornale di bordo del *Falcon*, la famosa nave-salvataggio che nel 1925, agli ordini del comandante Edward Ellsburg, aveva recuperato il sommergibile *S-51* e che per trent'anni aveva operato come nave appoggio per immersioni e ricerche, mi mise sulle tracce della tomba dell'*Akron.* Il giornale di bordo forniva le coordinate del punto in cui si era ancorato il *Falcon*; la posizione era ragionevolmente prossima al cumulo di rottami più interessante, che si trovava ventisette miglia al largo di Beach Haven, nel New Jersey.

I volontari della squadra della NUMA, in gran parte provenienti da Long Island, New York, si riunirono a Beach Haven nel luglio del 1986. Al e Laura Ecke arrivarono con la loro barca da dieci metri. Il dottor Ken Kamler si offrì come medico di bordo e sub insieme a Mike Duffy, esperto oceanografo. Anche Zeff e Peggy Loria si presentarono e ci diedero una mano, occupandosi della logistica e gestendo le cose quando dovetti rientrare con un giorno di anticipo per iniziare un giro di presentazione di uno dei miei libri. Non si tirò indietro neppure il mio vecchio e fidato amico Bill

Shea, vittima del mal di mare durante i nostri vagabondaggi nel mare del Nord.

Ci radunammo in un motel sulla spiaggia a pochi minuti d'auto dalla marina dov'era ormeggiata la barca degli Ecke. Al banco trovammo una donna alta un buon metro e ottanta, i biondi capelli raccolti in un severo chignon; mi guardò con i penetranti occhi color acciaio che avrei giurato fossero puntati sul calendario appeso alla parete proprio dietro la mia testa.

«*Ja*, cosa fuole?»

Me lo sarei dovuto aspettare. Aveva la faccia della cacciatrice di topi locale.

«Ho una prenotazione. Mi chiamo Cussler.»

Aperto di scatto un registro che aveva tutta l'aria di un libro mastro, prese a scorrere i nomi. «*Ja*, Cussler, bel nome tedesco. Firmi qui.»

Obbedii.

«La carta di credito.» Era un ordine, non una richiesta.

Ne fece una fotocopia e me la restituì, non prima di averne mordicchiato un angolo come se si trattasse di una moneta falsa. «E adesso, le regole.»

La fissai con tanto d'occhi. «Regole?»

«Non può bere alcol in camera, tenere feste o introdurre animali. Non può fumare nella stanza, né fare rumori molesti o suonare musica ad alto volume. Non può mangiare in camera sua.»

«Posso guardare la tivù?»

«Venticinque centesimi ogni dieci minuti. C'è una gettoniera di fianco al pulsante di accensione.»

«Mi è concesso di usare il bagno?» insistetti, in un debole tentativo di avere la meglio.

«Se osserva le norme igieniche, sì.»

«E di dormire nel letto?»

Un'espressione minacciosa le incupì il viso nel rendersi conto che mi stavo prendendo gioco di lei. «Se non segue le regole, dovrà andare da qualche altra parte.»

«I miei amici risiedono qui.»

«Questo è un problema suo.»

Non riuscii a resistere oltre. «A che ora dobbiamo presentarci in formazione per l'appello?»

«Questa è la sua chiave. Stanza ventisette.»

«È al piano superiore», protestai. «Avrei preferito una camera a piano terra.»

«Non facciamo il gioco dello scambio delle sedie, qui», replicò la donna in tono sempre più ostile.

Resomi conto che si trattava di una causa persa, presi il mio bagaglio e mi avviai lungo le scale. Quando entrai in camera, la luce era spenta. Sulla testata del letto era appesa una stampa che raffigurava un uomo dietro una scrivania. Mi avvicinai per guardare meglio, aspettandomi un ricciolo a virgola sulla fronte e un paio di baffetti a spazzola impomatati.

E invece no, si trattava di Elvis Presley. Non lo avevo mai visto ritratto dietro una scrivania, prima di allora.

Disfatti i bagagli, mi ritrovai col resto della banda per la cena. Incontrammo parecchi sub locali, ma nessuno sembrava informato sull'*Akron.* Durante i primi tre giorni il brutto tempo ci costrinse a restare a terra. Avrei anche potuto sfidare i cavalloni; nel mare del Nord avevo percorso griglie di ricerca in condizioni ben peggiori, ma a parte Bill, che era disposto a tentare nonostante il mal di mare, il mio equipaggio non sembrava ansioso di affrontare onde alte due metri e mezzo o tre.

Un problema imprevisto giunse dalla barca degli Ecke. Per quanto bella e comoda per brevi escursioni da mattina a sera, era dotata di un solo motore; se si fosse fermato nel corso di una tempesta, saremmo stati fritti.

Cattivo tempo o no, dal momento che ero un bullo da spiaggia californiano e adoravo il surf a corpo libero, infilai il costume e mi diressi verso la battigia, dicendomi che il temporale poteva aver formato qualche buona ondata. Non avendo mai fatto surf sulla East Coast, rimasi sbalordito nello scoprire che le onde non si sollevavano oltre le mie ginocchia, una situazione riscontrabile dalle Florida Keys a Long Island, a New York. Tornato al motel, andai a sedermi sotto un ombrellone accanto alla piscina grande quanto un francobollo e mi immersi nella lettura del *New York Times.*

Dopo aver assaporato per tre giorni il brillante stile di vita di Beach Haven sotto la pioggia, comparve il sole e la nostra allegra brigata di cacciatori del mare poté finalmente salpare dal molo del porto di Little Egg. Con un unico motore a disposizione, la barca fendeva le onde con la stessa energia di un seghetto che pretenda di incidere il marmo. Ci vollero quattro ore per percorrere le ventisette miglia che ci separavano dalla griglia di ricerca prestabilita.

Nell'istante stesso in cui arrivammo a destinazione, il comandante Ecke lanciò un'occhiata ad alcune nuvole nere all'orizzonte in direzione est e proclamò: «Dobbiamo tornare in porto. C'è un temporale in arrivo».

«Ma che temporale!» insorsi. «Siamo appena arrivati.»

Discussi, pregai e supplicai, riuscendo infine a convincerlo a rimanere sul posto. Come avevo predetto, la perturbazione proseguì verso nord concedendoci mare calmo per le nostre ricerche. Calato il sonar a scansione laterale, cominciammo a percorrere le linee di griglia. In quattro ore, non vedemmo spuntare dal fondo marino neppure una bottiglia di birra. Poi, d'un tratto, il sonar registrò una curiosa anomalia; spedii immediatamente Mike Duffy e il dottor Kamler a verificare. Dopo dieci minuti, riemersero per comunicarci che si trattava semplicemente di uno scoglio dalla forma bizzarra. Possibile che la sabbia avesse sepolto l'*Akron*? Non ne ero convinto. I nostri sub mi avevano riferito che il fondo era ghiaioso e sembrava piuttosto stabile.

Con una gita di quattro ore davanti a noi per tornare in porto, dichiarai conclusa la giornata di lavoro; recuperata l'ancora, ce ne tornammo scoppiettando verso casa. Più tardi, prima di andare tutti a cena in un ristorante che serviva piatti a base di pesce, Ecke e io ci sedemmo a un tavolino del patio per studiare le carte nel tentativo di stabilire se vi fosse una discrepanza fra le posizioni fornite dai battelli di salvataggio. Il mio malumore non migliorò certo quando mi accorsi che Al aveva sbagliato nel convertire le coordinate ricavate dal giornale di bordo del *Falcon* in quelle da fornire al nostro LORAN. Avevamo cercato oltre un miglio più lontano dal punto in cui avremmo dovuto trovarci.

Quando feci notare l'errore ad Al, lui si strinse nelle spalle con aria indignata, come se l'intera giornata di lavoro perduta fosse stata una passeggiata su un placido fiume sotto il sole di mezzogiorno. Dal momento che ci aveva messo a disposizione la barca, tuttavia, mi morsi la lingua e sgattaiolai verso il ristorante meditando sul senso dell'esistenza.

Il mattino seguente il tempo sembrava sul bello, perciò facemmo un altro tentativo. Un déjà-vu. Non avevamo ancora raggiunto la griglia di ricerca, quando Al agitò la mano verso un nuovo fronte di nubi temporalesche per poi girare la barca verso terra. I suoi voli di fantasia stavano cominciando a darmi sui nervi, ma questa volta Al aveva visto giusto. La guardia costiera ci contattò via radio per sollecitarci a trovare un riparo sicuro.

Imboccammo il canale di Beach Haven proprio mentre si scatenava una burrasca con venti da ottanta all'ora. Al era al settimo cielo. Non avevo mai visto un uomo più estasiato di lui; sembrava in preda a una gioia incontenibile per essersi sorbito quattro ore di barca all'andata e quattro al ritorno senza concludere nulla. Eppure devo riconoscere che, da buon vigile

del fuoco, era innegabilmente un tipo coraggioso.

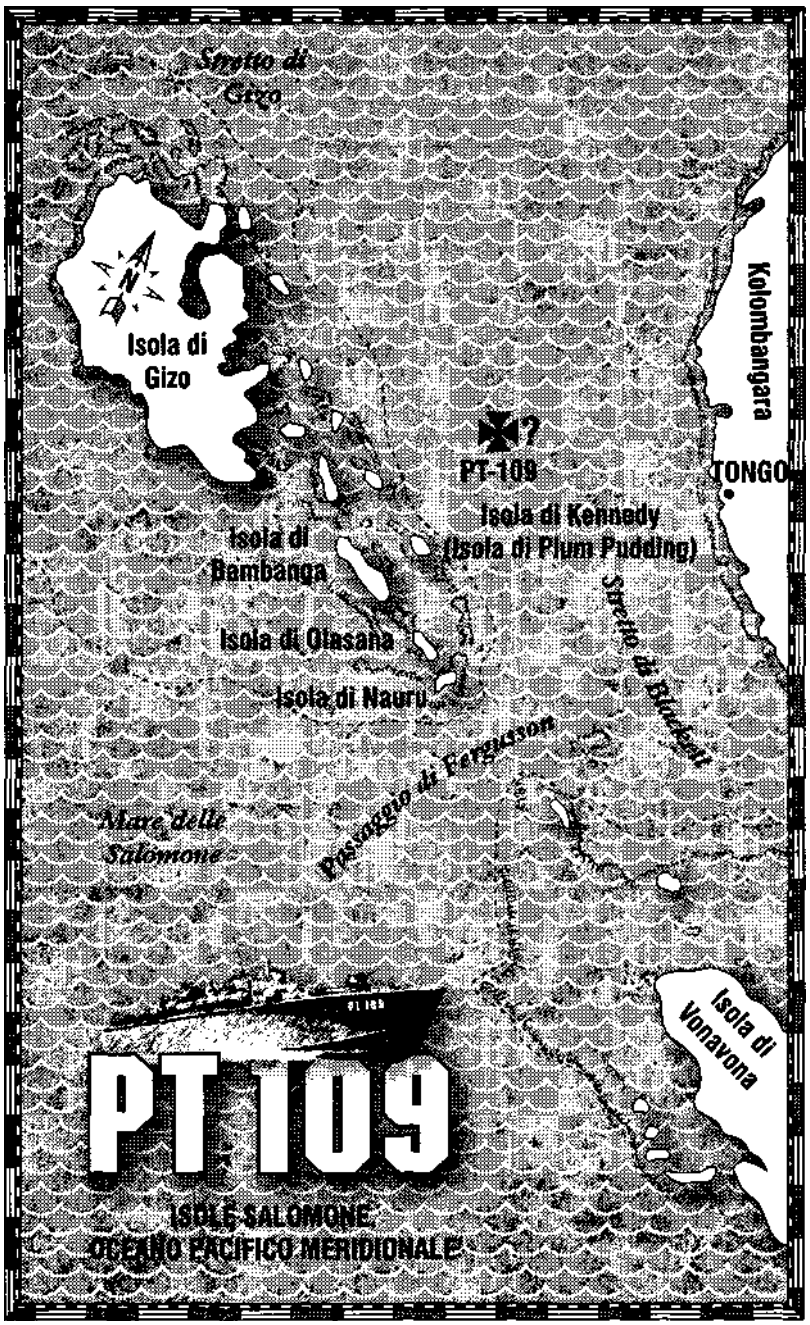
Il terzo giorno c'era un tempo magnifico: cielo terso, mare calmo. Raggiunto il punto esatto, iniziammo le ricerche. Ben presto cominciammo a registrare la presenza di rottami sparpagliati sul fondo venticinque metri sotto la nostra chiglia. I sub s'immersero e scoprirono una cucina di bordo del dirigibile, oltre ad alcune barre contorte di duralluminio. Non eravamo più anime perse e sconsolate.

Il mattino seguente dovetti rientrare per iniziare un giro di presentazione del mio ultimo libro. Il mio equipaggio, Dio lo benedica, fece un'altra uscita con Zeff Loria che azionava il sonar a scansione laterale, e trovò adagiata sul fondo la pinna inferiore dell'aeronave. Frugando una piccola porzione della distesa di rottami lunga oltre duecento metri, i sub rinvennero mucchi di barre e tralicci contorti mezzo sepolti nel fondale. Non si vedevano aerei, dal momento che non ve n'erano a bordo quando l'*Akron* si era schiantato in mare. C'erano alcuni manufatti ancora intatti provenienti dal grande dirigibile, il cui involucro era solo una trentina di metri più corto di quello del *Titanic*. La sua carriera era stata breve, ma lui e i suoi due gemelli avevano lasciato un'impronta indelebile nella storia delle aeronavi. Era triste dover constatare come le grandi aeronavi non fossero riuscite a diventare pietre miliari nel trasporto aereo, ma quasi tutte erano andate incontro a un tragico destino. Le tombe dell'*Akron*, del *Macon* e del *Shenandoah* erano state tutte ritrovate, ora. Mi piacerebbe che, un giorno o l'altro, qualche archeologo professionista si recasse sul sito dell'*Akron* per recuperarne i manufatti ed esporli in un museo a Lakehurst, nel New Jersey.

Una nota conclusiva su una strana faccenda relativa all'*Akron*. Poco dopo il primo volo, era stato previsto che il dirigibile sorvolasse un campo da football a Huntington, nel West Virginia. Era il 10 ottobre 1931. Sotto gli occhi di migliaia di spettatori, un enorme zeppelin transitò sopra il fiume Ohio e si avvicinò allo stadio tenendosi a un'altezza di soli novanta metri. All'improvviso, gli astanti atterriti lo videro accartocciarsi e precipitare al suolo. Molti degli uomini a bordo furono visti lanciarsi col paracadute. Dopo un'accurata ricerca, tuttavia, i soccorritori sbalorditi dovettero arrendersi: dell'*Akron* non c'era traccia. Non si riuscirono a trovare né vittime né rottami. Indagini successive rivelarono che il volo del dirigibile della marina sopra lo stadio era stato cancellato. Non solo l'*Akron* non si era schiantato sotto gli occhi di un'orda di testimoni che giuravano di averlo visto cadere, ma in quel momento si trovava a centinaia di chilometri di distanza, e nessun'altra aeronave risultava mancante.

Non si riuscì mai a dare una spiegazione alla misteriosa apparizione.

PARTE XIII
Il *PT-109*



1
Il *PT-109*
1943

Era un'altra tipica giornata tropicale, umida e afosa, opprimente al punto di provocare malessere, irrequietezza e un senso di apatia. Neppure il fatto

che all'equipaggio del *PT-109* toccasse passare una notte in porto riusciva a portare una ventata di entusiasmo in quella che era diventata una guerra senza fine contro il sudore e gli insetti. Gli uomini erano esausti, intorpiditi dallo sfinimento.

Sognavano fresche brezze e il caminetto di casa.

«Potremmo cercare di racimolare un po' di pane», suggerì Raymond Albert.

Originario di Akron, nell'Ohio, Albert aveva vent'anni ed era costantemente affamato.

«Per farci qualche panino con la carne in scatola?» chiese in tono dubbioso il radiotelegrafista John Maguire.

«Basta con la carne in scatola. Magari cerchiamo un po' di pesce e ci facciamo un panino con quello.»

Proprio in quel momento, nell'insenatura in cui era ormeggiato il *PT-109* giunse il rumore ovattato di una lancia in avvicinamento. Seduto alle spalle del nostromo c'era un giovane snello e biondo che di solito sfoggiava un ampio sorriso. Quel pomeriggio, però, del sorriso non c'era traccia.

«Chissà se Kennedy ci ha portato qualche razione fresca», borbottò speranzoso Maguire.

«Se avesse trovato del cibo, avrebbe l'aria contenta, e non mi sembra proprio», ritorse Albert.

L'aspetto logoro e malconcio del *PT-109* non dipendeva da una lunga attività di servizio. Il battello da ventiquattro metri era stato calato in mare per la prima volta, nuovo fiammante, nel luglio 1942, appena un anno prima, nelle acque inquinate presso il cantiere di Bayonne, nel New Jersey, che lo aveva prodotto. Costruito in compensato dalla ELCO, l'Electric Boat Company, era stato in un primo tempo assegnato al centro di addestramento per motosiluranti di Melville, a Rhode Island, poi inviato nel canale di Panama a bordo di una nave da trasporto. Spostatosi infine a Numea, nel Pacifico meridionale, era stato trasportato via nave alle isole Salomone per prendere parte ai combattimenti in corso nella zona di Guadalcanal. Mosso da tre motori Packard da dodici cilindri e dotato complessivamente di quattro tubi lanciasiluri, era stato verniciato con un motivo mimetico verde scuro che, quando non era di pattuglia, gli consentiva di rendersi invisibile sotto un tetto di foglie.

Dopo l'addestramento a Melville, John F. Kennedy ne aveva assunto il comando nell'aprile del 1943.

La base del *PT-109* era stata chiamata Todd City in onore di Leon E. Todd, il primo caduto fra gli uomini d'equipaggio di una motosilurante di stanza a Lumberi. Lumberi si trovava su un'isola di nome Rendova che aveva a ovest il mare delle Salomone e a est il gruppo di isole denominato Nuova Georgia. A nord c'era l'isola di Gizo e la relativa base giapponese, che fronteggiava lo stretto di Blackett. A est di Gizo sorgeva l'alto e boscoso monte Kolombangara, che chiudeva l'altra estremità dello stretto. Praticamente disabitata fino a quando non vi si era stabilita la base della marina, Rendova era circondata da tratti di giungla ancora allo stato selvaggio. Variopinti pappagalli volavano da una palma all'altra, mentre le lucertole si arrampicavano sulle noci di cocco spaccate ai loro piedi e mosche e coleotteri ronzavano nell'aria. Al tramonto, si vedevano levarsi in volo pipistrelli e uccelli notturni. Il mare intorno a Rendova era caldo e pullulante di vita: nell'acqua tersa come cristallo scintillavano le barriere coralline, che ospitavano una quantità di pesci tropicali.

Un vero paradiso, se non fosse stato per la guerra che infuriava lì accanto.

Il tenente di vascello John Fitzgerald Kennedy sbarcò dalla lancia stringendo una cartellina con gli ordini di servizio e i dati operativi. Ventiseienne di bell'aspetto, era cresciuto in un ambiente privilegiato. Dopo l'infanzia trascorsa nel Massachusetts, aveva frequentato il collegio di Choate per laurearsi quindi presso l'università di Harvard. Figlio di Joseph Kennedy, ex ambasciatore alla corte di San Giacomo, aveva ben poco in comune con i suoi sottoposti; eppure, l'equipaggio considerava il facoltoso comandante cordiale e disponibile.

Inflessibile quando le circostanze lo richiedevano, sapeva dar prova d'indulgenza di fronte a regole che trovava arbitrarie o ingiuste. Pur avendo l'obbligo di mantenere un ragionevole decoro per rispetto al corpo della marina, lo coinvolgevano di più le questioni legate alla preparazione dell'equipaggio e all'operatività. E c'era un altro particolare che lo rendeva caro ai suoi uomini: non esisteva compito che non fosse pronto a eseguire personalmente. Quando c'era da caricare del materiale, lui collaborava. Se bisognava carteggiare o dare una mano di vernice a bordo, andava a procurarsi gli attrezzi.

Chi aveva prestato servizio con altri comandanti di motosiluranti, considerava Kennedy un capo eccezionale.

«Adunata», annunciò balzando in plancia. «Ho qui i nostri ordini di servizio.»

Il guardiamarina Leonard Thom, originario di Sandusky, nell'Ohio, e comandante in seconda, chiamò a gran voce i marinai che riposavano nelle loro cuccette. Thom era un omone con capelli e barba biondi, la corporatura di un giocatore di football e una carica di perenne ottimismo che scaldava tutti coloro che gli stavano attorno.

Dopo che tutti gli uomini, saliti in coperta, si furono radunati a poppa, il guardiamarina si girò verso Kennedy. «Tutti presenti, signore.»

Il comandante lanciò un'occhiata intorno a sé, poi annuì. «Ci è stato ordinato di salpare questa sera», annunciò fissando i suoi uomini.

«Dannazione», bisbigliò qualcuno.

Nonostante qualche borbottio mentre i marinai rompevano le righe, la notizia era stata accolta sorprendentemente bene, dopotutto. C'era una guerra in corso, e la guerra richiedeva misure eccezionali. Bisognava che i desideri dei singoli cedessero il passo al sacrificio, la stanchezza ai preparativi del caso, la paura al senso del dovere. Avevano un compito da svolgere, e lo avrebbero fatto.

Ma nessuno di quegli uomini poteva prevedere l'orrore che stava per affrontare.

«Motori!» ordinò il tenente di vascello Kennedy, alcuni minuti prima delle sedici e trenta del 1° agosto.

Un rombo riempì l'aria mentre veniva avviato il primo dei tre motori Packard. Nel locale motori, il macchinista di prima classe Gerald Zinser era in attesa dell'ordine per inserire la marcia.

Al timone, il tenente Kennedy fece salire di giri il Packard, quindi lo riportò sul minimo; soddisfatto dal rumore prodotto, gridò d'ingranare la marcia e fece allontanare con cautela il *PT-109* dalla riva. Lentamente, il *PT-109* prese a risalire il canale. Il sole era basso nel cielo; attraverso la foschia, i suoi raggi proiettavano un pallido alone color arancio sulla vetta del Rendova Peak.

Sul ponte di poppa, il marinaio comune di seconda classe Raymond Albert riusciva a distinguere i granchi da sabbia che fuggivano sul pelo dell'acqua all'avvicinarsi della rumorosa nave. Un piccolo stormo di pappagallini verdi sfrecciò sopra di loro, cambiando direzione a mezz'aria per cercare rifugio fra le alte palme di Lumberi. In prossimità della terraferma, il

gruppetto si lanciò con una virata fra le radici di mangrovia che bordavano la riva.

Il guardiamarina George «Barney» Ross, amico di Kennedy, aveva chiesto un passaggio a bordo del *PT-109* per quella sera. Comandante in seconda a bordo del *PT-166*, un battello affondato dal fuoco amico il 20 luglio, Ross era rimasto appiedato. Sapendolo ansioso di partecipare all'azione, Kennedy gli aveva proposto di manovrare il vecchio cannone anticarro da trentasette millimetri dell'esercito che il *PT-109* aveva avuto l'ordine di provare. Il pezzo era stato sbrigativamente fissato al ponte di prora con alcune tavole e Ross, osservando la postazione, si chiese se non sarebbe finito in acqua dopo aver fatto fuoco. Non potendo fare granché sul momento per risolvere il problema, lasciò vagare lo sguardo oltre la prora.

Una cinquantina di metri più avanti, alcuni delfini balzavano dentro e fuori dell'acqua, simili a getti di fluida vernice grigia. Girando lo sguardo a sinistra, a un centinaio di metri di distanza Ross vide una chiazza di mare ribollire mentre un banco di pesciolini si dimenava guizzando a pelo d'acqua. A dritta, gli parve di intravedere la pinna di un pescecane fendere le onde, ma quando guardò con più attenzione non riuscì a scorgere nulla.

«Guardiamarina Thom», chiamò Kennedy gridando per superare il rombo dei motori.

«Signore», rispose Thom, sbucando dalla scaletta che portava sottocoperta.

«Scenda ad avvertire Zinser che il motore numero tre mi sembra un po' lento.»

«Sissignore.» L'uomo si affrettò a eseguire l'ordine.

«Il comandante informa che il numero tre gli pare lento», gridò Thom nel frastuono.

Zinser, che si stava pulendo le mani con uno straccio, indicò una boccia di vetro attaccata a uno dei motori.

«Sembra okay, adesso», replicò. «C'era della porcheria nel carburante.»

«Vado a riferirglielo», disse Thom, accingendosi ad andarsene.

«Signor Thom?» lo richiamò il macchinista.

Il guardiamarina si girò verso di lui con un sorriso. «Sì, Zinser?»

«Ci sarà del movimento, stanotte, vero?»

Una delle doti che avevano fatto guadagnare a Thom il rispetto dei suoi uomini era la franchezza, la disponibilità verso l'equipaggio entro i limiti

consentiti dal regolamento. «Dicono che il Tokyo Express si sia messo in moto», spiegò il guardiamarina, usando il soprannome dato ai trasporti veloci giapponesi che effettuavano nottetempo operazioni di sbarco e rifornimenti. «Vedremo se ci riesce di colare a picco qualcuna delle loro navi.»

Zinser annuì. «Che probabilità ci sono di avere la serata libera, domani?»

«Difficile dirlo. Suppongo che tutto dipenda da come va stanotte.»

Thom non aveva mai pronunciato parole più vere, ma né lui né Zinser potevano ancora saperlo.

Tornato alla timoniera, Thom sfiorò la spalla di Kennedy. «Zinny aveva un po' di sporco nel carburante.»

«Già. Va meglio, ora.»

Thom levò lo sguardo verso il cielo. L'ultimo sprazzo di luce inondava il fianco della cima lontana. Nelle isole Salomone, il buio cala rapidamente. Nel giro di mezz'ora, si passa dalla luce del sole a quella delle prime stelle. Come se qualcuno girasse un interruttore.

«Avremo una nottata chiara, signore», commentò Thom rivolto al comandante.

«L'ideale per andare a caccia», replicò con noncuranza Kennedy.

A bordo del cacciatorpediniere giapponese *Amagiri*, si avvertiva la tensione derivante dalla consapevolezza di essere tallonati. Da qualche parte, nell'oscurità, c'erano i minuscoli, molesti battelli degli americani; le veloci siluranti in compensato piombavano addosso e scomparivano con incredibile rapidità. I marinai giapponesi non erano addestrati a fronteggiare una situazione del genere: storicamente, il regolamento prevedeva che le navi facessero fuoco contro il nemico quando questo era visibile. Tutto quello strisciare furtivamente nel buio li rendeva leggermente nervosi.

A dire la verità, le motosiluranti americane non avevano causato troppi danni: i loro siluri erano notoriamente poco precisi, e per poter impiegare le mitragliere di coperta dovevano avvicinarsi alle navi giapponesi dell'«Espresso di Tokyo», tanto da trovarsi esse stesse in pericolo. Nonostante tutto, si annidavano là attorno fra le tenebre, colpivano in modo fulmineo e senza preavviso, e scomparivano come in un batter d'ali.

Il cannoniere Hikeo Nisimura girò lo sguardo a sinistra aggiustandosi il sottogola dell'elmetto. Dal suo punto di osservazione accanto ai cannoni di prora, aveva una visuale insolitamente ampia dei tratti di mare via via su-

perati dall'*Amagiri*. Quella sera, la cima del monte sull'isola di Kolombangara era avvolta dalle nuvole. Mentre guardava, l'ultimo spicchio di sole calante scomparve sotto la linea dell'orizzonte, e la montagna si tinse di porpora dalla vetta alle pendici, come se un gigante vi avesse versato sopra un mestolo di marmellata di susine.

D'un tratto, sebbene la temperatura si aggirasse sui ventun gradi, Nisimura venne assalito da un brivido.

In plancia sull'*Amagiri*, dopo aver lanciato un'occhiata alla carta nautica, il comandante Kohei Hanami ordinò di aumentare la velocità a trentacinque nodi. Hanami era un capo severo, rigidamente attaccato ai regolamenti. Aveva la responsabilità di 912 uomini e di un centinaio di tonnellate di rifornimenti destinati alla base aerea di Munda, dove l'esercito giapponese stava combattendo una battaglia persa contro i marine americani. Secondo i piani, l'*Amagiri* doveva raggiungere la base a Vila, sull'isola di Kolombangara, scaricare truppe e provviste, quindi rientrare alla propria base prima della luce del giorno.

Il guardiamarina Ross lasciò la prora per raggiungere la timoniera. La squadriglia procedeva in direzione nord attraverso il passaggio di Fergusson. A dritta, si distingueva a malapena nel buio il profilo dell'isola di Vonavona. Ross si fermò un istante ad annusare l'aria, le mani sui fianchi. Odor di salsedine e acqua di mare, di muffa e funghi. Da terra arrivava un profumo di gelsomino e lime, misto al puzzo stantio delle radici di mangrovia scoperte dalla bassa marea. Annusò di nuovo.

Odore di casa.

Era l'aroma di fagioli in salsa di pomodoro che saliva da un boccaporto. Poi, il profumo della carne fatta soffriggere nel lardo. Evidentemente, il menu della serata prevedeva fagioli e carne in scatola. Ross si augurò che il cuoco avesse almeno un po' di limone liofilizzato da aggiungere all'acqua per mitigare il gusto del cloro.

Raggiunto Kennedy al timone, dichiarò con un sorriso: «A giudicare dall'odore, direi che la cena è quasi pronta, Jack».

Sistemandosi il giubbotto di salvataggio in kapok arancione, il comandante replicò ridendo: «Non sto nella pelle, Barney».

«Ho verificato il trentasette millimetri; è pronto per fare fuoco.»

«Marney è già all'impianto di prora?»

«Sì.»

«Una brava persona. È originario di Chicopee, nel Massachusetts.»

«Ci ho parlato; mi ha detto di essere appena entrato a far parte del tuo equipaggio.»

«Già. Starkey, Marney, e Zinser giù in sala macchine... tutti nuovi a bordo del *109*.»

«Che te ne pare di loro?» volle sapere Ross.

«Tutta brava gente, pronta a combattere.»

«Ottimo, perché ho la sensazione che presto gliene sarà data l'opportunità.»

Annuendo, Kennedy lasciò vagare lo sguardo nel buio della notte. «Lo penso anch'io, Barney», commentò in tono pacato. «Sì, lo penso anch'io.»

Erano le nove e mezzo di sera.

Mentre la squadriglia formata dai cacciatorpediniere *Amagiri*, *Arashi*, *Hagikaze* e *Shigure* avanzava in direzione sud, quindici motosiluranti americane perlustravano il mare. Le *PT boats* operavano in piccoli gruppi: il *PT-109* era di pattuglia insieme al *PT-157*, al *PT-159*, e al *PT-162* della sezione B.

Il radar era uno strumento di dotazione recente a bordo delle motosiluranti, poche delle quali ne erano dotate. Si trattava di apparecchiature difficili, poco affidabili e troppo soggette all'interpretazione dei singoli operatori, ma erano pur sempre meglio di nulla... e quando funzionavano, assicuravano un maggiore margine di sicurezza e di probabilità di successo a quelle che erano per lo più missioni di perlustrazione a casaccio.

A bordo del *PT-159*, l'operatore aveva lo sguardo fisso sul monitor verde illuminato. Dopo un attimo, gridò al comandante: «Contatto radar, quattro probabili chiatte a tre miglia, lungo la costa di Kolombangara».

Dopo essere sceso a controllare lo schermo radar, il comandante tornò in coperta puntando lo sguardo nell'oscurità. Ripetuta più volte l'operazione, ordinò alle armi di coperta di sparare a pelo d'acqua. Nonostante la rudimentale strumentazione, si era convinto che i *bip* sullo schermo fossero effettivamente delle chiatte.

In realtà, si trattava dei quattro cacciatorpediniere giapponesi.

Avvicinandosi rapidamente per aprire il fuoco, il *PT-159* fu accolto dalle armi pesanti dei cacciatorpediniere. Avendo ormai capito chi aveva di fronte, il comandante premette i pulsanti di lancio sul quadro di comando facendo partire un paio di siluri; sfortunatamente, scelse di non rompere il silenzio radio per informare gli altri PT della squadriglia che stava passan-

do. I siluri mancarono il bersaglio, e le navi giapponesi proseguirono indisturbate la loro avanzata.

Mentre le acque intorno all'isola di Kolombangara erano affollate da cacciatorpediniere e chiatte nipponiche, e a nord da motosiluranti e incrociatori pesanti americani, un altro tipo di guerra si combatteva sulla terraferma: un solitario, introspettivo lavoro di attesa, osservazione e intelligence.

Dall'alto dell'isola di Kolombangara, in una rudimentale postazione consistente in una baracca di canne di bambù, era piazzato un coraggioso australiano armato di telescopio, binocolo, ricetrasmittente e poco altro. Il tenente di vascello Arthur Reginald «Reg» Evans apparteneva al corpo australiano degli osservatori costieri (Australian Coastwatcher Service), istituito durante la prima guerra mondiale per contribuire al pattugliamento della vasta linea di costa australiana.

La marina australiana aveva avuto l'idea di servirsi della collaborazione di pescatori locali, capitani di porto e postini per tenere d'occhio le proprie coste e riferire telegraficamente qualunque attività sospetta. Essendosi dimostrato valido, il metodo fu ripristinato e ampliato allo scoppio della seconda guerra mondiale. Gli osservatori della RANVR (Royal Australian Naval Volunteer Reserve, la riserva di volontari della regia marina australiana) venivano trasportati da sommergibili, aerei o piccole imbarcazioni sulle isolette del Pacifico meridionale per avere un paio d'occhi a disposizione in loco. Riferivano i movimenti di navi e aerei, arruolavano gente del posto affinché collaborasse alla lotta contro i giapponesi e fornivano bollettini meteorologici alle forze alleate. Era un lavoro sporco, solitario e pericoloso.

I giapponesi erano al corrente della presenza degli osservatori, e davano loro la caccia con i cani.

Lo sguardo fisso sull'acqua scura, Reg Evans sorseggiava una tazza di tè. Non poteva sapere che sarebbe stato determinante per la salvezza dell'uomo destinato a diventare il futuro presidente degli Stati Uniti.

L'*Amagiri* arrivò al largo di Vila alla mezzanotte del 1° agosto. Dopo aver ordinato di gettare le ancore, il comandante Hanami rimase in attesa mentre una flottiglia di chiatte e mezzi da sbarco si avvicinavano accalcandosi intorno allo scafo del cacciatorpediniere. I soldati riuniti in coperta cominciarono a calarsi lungo le reti nelle imbarcazioni che li aspettavano

ai piedi della nave in una fila ordinata. Sull'altra fiancata, i marinai presero a estrarre dallo scafo casse e gabbie deponendole in reti semirigide che venivano sollevate dal ponte dell'*Amagiri* per essere calate a bordo delle chiatte. Aggirandosi in coperta, Hanami non vedeva l'ora che le operazioni di scarico fossero concluse. Prima portavano a termine l'operazione, la sua e le altre navi della squadriglia, meno possibilità c'erano di finire ammazzati in mare al sorgere del sole.

Trascorsero venti minuti.

«I soldati sono stati sbarcati tutti», gli annunciò finalmente un giovane ufficiale, «e stiamo calando ora gli ultimi rifornimenti.»

«Faccia ritirare le reti e ordini di salpare. Voglio essere di ritorno alla rampa di carico di Rabaul prima dell'alba.»

L'ufficiale gli fece il saluto e si allontanò, mentre Hanami si dirigeva verso la plancia.

Il 2 agosto era iniziato da meno di un'ora quando il tenente di vascello Kennedy girò verso sinistra la ruota del timone del *PT-109*. L'imbarcazione si trovava al largo di Kolombangara, di coda al *PT-162* e al *PT-159*. Il terzetto procedeva a bassa velocità verso ovest, a caccia di una preda. Lentamente, attraversarono lo stretto di Blackett dirigendosi verso l'isola di Gizo. A parte l'azione di qualche ora prima, quando il *PT-159* e il *PT-157* avevano lanciato dei siluri contro la squadriglia giapponese, era stata una nottata tranquilla. Kennedy aumentò la velocità del *PT-109* per avvicinarsi alle altre due motosiluranti, quindi ruppe il silenzio radio per consultare gli altri comandanti circa una puntata verso sud nel tentativo d'intercettare il resto della formazione di Rendova. Gli altri due comandanti si dichiararono d'accordo. Dopo aver compiuto un'ampia accostata lungo lo stretto di Blackett, il *PT-109* si avviò lentamente verso il passaggio di Fergusson.

A bordo dell'*Amagiri*, il comandante Hanami fissava l'oscurità. Si sentiva sempre a disagio, quando la sua nave si trovava nello stretto di Blackett. Gli spazi angusti significavano pericolo, nel caso le motosiluranti americane avessero deciso di lanciare un attacco coordinato. Si volse verso il timoniere. «A che velocità stiamo procedendo?» chiese al sottufficiale Kazuto Doi.

«Trenta nodi, signore.»

«Le altre navi ci stanno distanziando. Aumentare a trentacinque nodi.»

Doi trasmise l'ordine, e l'*Amagirì* cominciò lentamente a guadagnare.

Yamashira, comandante in seconda dell'*Amagiri*, fece un'annotazione sulla carta. «Raggiungeremo il golfo di Velia fra dieci minuti circa», annunciò.

Come Hanami, Yamashira preferiva la sicurezza del mare aperto.

Nella notte buia, dalla prora dell'*Amagiri* si dipartivano due alte scie illuminate dalla fosforescenza dell'acqua.

Poco più avanti, il *PT-109* procedeva con un solo motore al minimo. Il tenente di vascello Kennedy tese l'orecchio per captare il rumore delle altre motosiluranti. Gli sembrava di udire un suono pulsante proveniente da sud, ma non riusciva a localizzare la posizione esatta. Le onde sonore riverberavano fra la montagna di Kolombangara e le isole a ovest. Kennedy si guardò attorno, restando in ascolto.

Il guardiamarina Ross si trovava a prora, accanto al pezzo da trentasette millimetri. Di fronte a lui, alla mitragliera da 20 mm, era appostato il diciannovenne Harold Marney. Marney era stato addestrato come motorista, ma quella notte era di servizio in coperta. La mitragliera di poppa era armata da un ventinovenne californiano, Raymond Starkey.

Maguire si trovava accanto a Kennedy, sulla destra; alla sua sinistra, sdraiato sul ponte, c'era Thom. Alle spalle del pozzetto, Edgar Mauer sbirciava nel buio. Mauer, che aveva anche funzioni di cuoco di bordo, si trovava in servizio sulla nave appoggio *Niagara* quando questa era colata a picco dopo essere stata colpita da un siluro. Non avendo alcun desiderio di ripetere l'esperienza, teneva d'occhio con la massima attenzione la superficie del mare.

Andrew Jackson Kirksey e Charles Harris, due uomini dell'equipaggio momentaneamente fuori servizio, si erano abbandonati a un sonno agitato sul ponte. Raymond Albert, il marinaio comune di seconda classe, si trovava di vedetta al centro della nave, mentre il motorista William Johnston, scozzese di nascita, dormiva accanto al boccaporto del locale macchine, a poppa, e Gerald Zinser montava la guardia lì accanto.

Sottocoperta c'era il più anziano dell'equipaggio, il trentasettenne Patrick «Pappy» McMahon, che si occupava dei motori. In quel preciso istante, Pappy era intento a regolare il flusso dell'acqua di mare nei motori per mantenere costante la temperatura. Sfiorò un collettore, soddisfatto del risultato del proprio lavoro. Pulendosi le mani con uno straccio, ascoltò attentamente i rumori del locale macchine. C'era qualcosa che non quadrava, ma non riusciva a capire cosa. Si arrampicò su un generatore ausiliario per

controllare un indicatore.

Quel rumore casuale gli avrebbe salvato la vita.

Scie luccicanti come lame di coltello fluivano dalla prora dell'*Amagiri* mentre la nave sfrecciava fra le tenebre in direzione nord. Il comandante Hanami si aggirava irrequieto in plancia. Sapeva che il nemico era vicino - ne avvertiva la presenza - ma fino a quel momento non c'erano stati attacchi.

«Nave a dritta», gridò d'un tratto la vedetta.

«Pezzi pronti a fare fuoco», ordinò Hanami.

Lanciando un'occhiata dal finestrino, vide la sagoma della motosilurante che si stava avvicinando; si rese subito conto che le erano troppo addosso perché i cannoni potessero colpirla.

«Tutto a sinistra», ordinò.

Hanami sapeva che, se si fosse allontanato, il nemico avrebbe avuto la possibilità di allinearsi per l'attacco. Se non affondava la motosilurante, i suoi uomini ne avrebbero pagato le conseguenze.

Un attimo prima, l'orizzonte era sgombro; ora, come per magia, una nave enorme era sbucata dalle tenebre. Era tutto troppo improvviso per riuscire ad accettarlo. Per un istante, come chi si trova davanti una valanga e non riesce a muovere un passo, l'equipaggio rimase a contemplare in silenzio il misterioso leviatano che si avvicinava.

C'era una sola possibilità di salvezza, per gli uomini del *PT-109*: togliersi di mezzo, e subito. Kennedy spinse la leva tutta in avanti.

Sottocoperta, nel locale macchine surriscaldato, Pappy McMahon udì ruggire uno dei motori. Sfortunatamente, la marcia non era ingranata, e ora che il motore era salito di giri non era più possibile inserirla senza danneggiare gli ingranaggi.

Negli istanti successivi, il *PT-109* si trasformò in un bersaglio indifeso.

A prora dell'*Amagiri*, i cannonieri non riuscivano a portare i pezzi in depressione a sufficienza per poter sparare.

«Puntare dritto sul nemico», ordinò Hanami al timoniere.

Il comandante rimase a osservare attraverso il finestrino gli uomini sul ponte della motosilurante. Dietro il timone c'erano due tizi biondi; sul ponte di prora, un uomo armeggiava intorno a un pezzo di artiglieria.

Ross tentò di azionare il pezzo da trentasette millimetri, ma gliene mancò il tempo materiale. Resosi conto di aver spinto l'acceleratore del motore sbagliato, Kennedy si precipitò di nuovo verso le manette. Troppo tardi: il cacciatorpediniere giapponese era ormai su di loro.

E poi, accadde.

Il metallo cozzò contro il legno come un machete spezza il ramo di un albero.

Marney, alla mitragliera di prora, vide avvicinarsi l'*Amagiri* solo qualche istante prima di essere schiacciato dalla sua prora. Il ragazzo, unitosi all'equipaggio da qualche settimana soltanto, perse la vita nelle tiepide acque dello stretto di Blackett, a migliaia di chilometri di distanza dalla sua casa di Chicopee.

Andrew Jackson Kirksey, che dormiva sul ponte di poppa dal lato di dritta, riuscì a sollevarsi sui gomiti prima che l'*Amagiri* investisse il *PT-109.* Lasciava la moglie e un figlio piccolo. Così come quello di Marney, il suo corpo non venne mai ritrovato.

Un attimo prima, Pappy McMahon stava fissando uno dei motori, l'istante successivo, si ritrovò sul cielo del locale macchine. Come in sogno, vide comparire una lingua di fuoco, seguita da una sagoma nera che avanzava stridendo attraverso il locale. Di lì a qualche secondo, McMahon si sentì lambire dall'acqua e, dopo essersi rimesso in piedi a fatica, restò sbalordito nel trovarsi davanti agli occhi il mare dove avrebbe dovuto esserci la poppa della nave. Sentì il puzzo del fuoco prima di cominciare a provare dolore.

Sull'*Amagiri*, il comandante Hanami sentì la sua nave fendere la motosilurante senza il minimo sforzo.

«Voglio un rapporto sui danni riportati», gridò al suo secondo, che arrivò di corsa dalla plancia.

«Come va?» chiese al sottufficiale Doi.

«Si avverte una lieve vibrazione, signore.»

«Riduca la velocità a trenta nodi, e veda se scompare.»

Poi cominciò ad annotare l'evento sul giornale di bordo.

La poppa del *PT-109*, appesantita da uno dei motori, s'immerse nell'acqua scura.

Ustionato dalla fiammata improvvisa, Pappy McMahon era finito in acqua e roteava come un turacciolo, sballottato dalla turbolenza provocata

dalla scia dell'elica dell'*Amagiri.* Appesantito, con addosso un giubbotto di salvataggio malconcio, lottava per nuotare verso la luce della superficie. Quando riuscì a emergere, si ritrovò circondato da una distesa di carburante in fiamme.

Il guardiamarina Thom era stato scagliato in acqua nel momento dell'impatto, così come Albert, Zinser, Harris, Starkey e Johnston. Miracolosamente, la prora del *PT-109* era rimasta a galla e Kennedy, Maguire e Mauer si trovavano ancora a bordo. Sul ponte, George Ross era riuscito a resistere alla collisione, ma aveva poi deciso che sarebbe stato più al sicuro in mare. Si era appena lasciato scivolare nell'acqua, quando si era reso conto del proprio errore: dallo spesso strato di benzina che rivestiva la superficie si levavano vapori intossicanti. Mentre lottava per respirare, perse i sensi e rimase a galleggiare sostenuto dal giubbotto di salvataggio arancione.

«Tutti in acqua», ordinò Kennedy a Maguire e Mauer. «La nave potrebbe esplodere.»

Dopo essere entrati in mare, i tre si allontanarono un poco a nuoto, quindi rimasero in attesa che la scia dell'*Amagiri* e le forti correnti dello stretto di Blackett si portassero via la chiazza di carburante in fiamme.

«Torniamo indietro», disse Kennedy dopo qualche minuto.

Gli uomini raggiunsero a nuoto il *PT-109* e si arrampicarono su ciò che ne era rimasto. La navicella fluttuava sull'acqua, la prora sollevata, la poppa fracassata lambita dalle onde. Stava ancora a galla, ma non c'era modo di sapere quanto avrebbe resistito.

«Veda se riesce a trovare la torcia per le segnalazioni, Mauer», ordinò Kennedy.

L'interpellato sgattaiolò lungo lo scafo martoriato, frugando fino a che non ebbe scovato il tubo metallico che ospitava la torcia a pile per lanciare segnali. «Eccola, signore.»

«Si arrampichi sulla prora, il più in alto possibile senza correre rischi, e cominci a segnalare. Devono esserci altri dell'equipaggio, in acqua.»

«Che posso fare, io?» chiese Maguire.

«Dia una mano a Mauer, e tenga gli occhi aperti per avvistare gli altri», replicò il comandante, cominciando a togliersi le scarpe e la camicia. «Torno in acqua per vedere se riesco a trovare qualcuno.»

Su una cima dell'isola di Kolombangara, Reg Evans scrutava l'acqua scura con il binocolo.

A nord dell'isola di Plum Pudding, oltre la punta occidentale al centro dello stretto di Blackett, c'era un tratto di mare in fiamme. Evans ne registrò la posizione, quindi si sdraiò sulla branda per qualche ora di riposo.

Kennedy si era appena immerso nell'oscurità, quando a Mauer e Maguire cominciò a giungere un debole suono di voci sull'acqua.

«Aiuto, aiutatemi», gridava Zinser. «È il guardiamarina Thom... credo che stia annegando.»

Pur non avendo alcuna voglia di ripiombare nell'acqua satura di benzina, Maguire sapeva che era suo dovere farlo. Afferrata una cima dal cassone, ne assicurò un'estremità allo scafo del *PT-109* e si lasciò scivolare nelle acque dello stretto.

Ripresi i sensi, il guardiamarina Ross rimase a galleggiare in superficie, nel buio, senza riuscire a ricordare che cosa fosse accaduto né come fosse finito in quel pasticcio. Passarono alcuni minuti, prima che la sua mente cominciasse a schiarirsi quanto bastava per riuscire a valutare la situazione. Avendo intravisto la sagoma di un paio di uomini che fluttuavano nell'acqua lì vicino, nuotò verso di loro.

«Thom sta delirando», ansimò Zinser non appena lo scorse.

Thom sembrava lottare contro un nemico invisibile. Raggiuntolo alle spalle, Ross lo prese fra le braccia. «Lenny», mormorò, «sono io, Barney.»

Poco distante, Maguire nuotava nella loro direzione, col cavo dato volta al *PT-109* come unica fonte di rassicurazione. I vapori che salivano dall'acqua gli davano il capogiro.

«Ho qui una cima con l'altra estremità agganciata allo scafo», annunciò.

Con la torcia come guida, gli uomini cominciarono lentamente a tornare verso il PT.

Non molto lontano, Charles Harris ballonzolava su e giù nell'acqua con una gamba ferita. Vedendo un altro corpo galleggiare lì vicino, si avvicinò a nuoto. Il corpo era quello orribilmente ustionato di Pappy McMahon, che passava da un mancamento all'altro; gli si aggrappò.

A qualche metro, Kennedy si muoveva nuotando; Harris lo udì chiamare a gran voce i nomi dei suoi uomini.

«Tenente Kennedy», urlò Harris, «da questa parte.»

Seguendo la voce, il comandante vide ben presto la sagoma dei due materializzarsi nell'oscurità.

«McMahon è ferito», annunciò Harris non appena lo ebbe raggiunto.

«Lei come sta?»

«Ho una ferita alla gamba, ma credo di farcela a nuotare.»

«Io porto Pappy; lei mi venga dietro.»

Afferrato il giubbotto di McMahon, cominciò a trascinarlo con sé verso il relitto galleggiante del *PT-109*. Harris faceva fatica a tenersi a galla: non sentiva più la gamba, ed era in stato di shock. Dopo aver perso di vista Kennedy e McMahon, prese a chiedersi se sarebbe morto lì. Sentiva che la forza di volontà gli stava venendo meno, e l'acqua era così calda, così accogliente. Proprio quando si era ormai rassegnato alla morte o alla cattura, Kennedy sbucò dalle tenebre per afferrarlo. Harris cercò di muovere le gambe per aiutarlo, ma ne funzionava una sola.

Thom era riuscito a tornare a bordo e a riacquistare un po' di forze. Non appena si sentì meglio, afferrò la cima e si lasciò scivolare in mare per andare in cerca di altri sopravvissuti. Non era un gran nuotatore, ma paura e stanchezza svanivano di fronte al senso del dovere.

Solo nell'acqua, dopo aver ingerito una quantità di benzina, William Johnston aveva vomitato fino a torcersi le budella, e ora tremava come un cane che esce dall'acqua gelida. Aveva udito Thom gridargli di nuotare verso la nave, ma non aveva più forze; qualche colpo di piede, e doveva fermarsi a riposare. D'un tratto, l'idea della morte cominciò a sorridergli. Perse i sensi.

«Coraggio, Bill», ansimò Thom dopo averlo raggiunto. «Torniamo a bordo.»

«A bordo?» ripeté Johnston con voce flebile.

Afferratolo per il giubbotto di salvataggio, Thom cominciò a trascinarlo verso la salvezza.

Raymond Starkey era solo.

Aveva le mani e le braccia ustionate, sentiva il calore attraverso l'acqua. Nel giro di qualche minuto, la corrente lo trascinò verso una sagoma scura immersa nell'acqua. Tendendo l'orecchio, udì delle voci.

«Olà!» gridò.

«Da questa parte», risposero le voci.

Accostatosi a nuoto, vide Kennedy nell'acqua accanto al relitto.

«Salti su», gli ordinò il comandante.

Dopo essersi trascinato a fatica a bordo, Starkey crollò su ciò che rimaneva della poppa.

Proprio in quel momento, Kennedy si mise a gridare i nomi dei suoi uomini. Da Kirksey e da Marney, nessuna risposta.

Col passare delle ore, il cielo cominciò a schiarirsi. Al sorgere del sole,

la situazione era più critica che mai.

Quel mattino, dopo aver acceso un piccolo fuoco per mettere a scaldare l'acqua per il tè, Reg Evans riprese a scrutare lo stretto di Blackett col suo binocolo. Notando dei rottami sul pelo dell'acqua, puntò il telescopio in quella direzione. Gli parve di riconoscere una chiatta giapponese, e questo fu ciò che riferì alla propria base in Nuova Georgia. Trascorsero tre ore, prima che a Evans venisse comunicata la perdita del *PT-109*, nel corso della notte precedente.

Agli uomini a bordo del *PT-109*, il sorgere del sole portò dapprima una sensazione di sollievo. Il caldo scintillio sulla vetta dell'isola di Kolombangara consentì loro di vedersi a vicenda e di guardarsi intorno, conferendo una dimensione concreta a una situazione altrimenti del tutto irreale. Erano vivi, la maggior parte di loro per lo meno, e ne erano felici.

Quei sentimenti, tuttavia, furono ben presto spazzati via dalla dura realtà.

Gli uomini del *PT-109* stavano andando alla deriva proprio nel cuore del territorio nemico.

«Se dovessero arrivare i giapponesi», borbottò Kennedy, «che armi abbiamo a disposizione per batterci?»

Dopo un veloce calcolo, l'equipaggio stabilì che c'erano sei pistole calibro 45 più la 38 di Kennedy. A esse si aggiungevano due coltelli e un serramanico: decisamente scarso, come arsenale.

Appena prima di pranzo, Reg Evans comunicò via radio che lo scafo si trovava ancora in mare e stava andando alla deriva al largo di Gizo, lungo lo stretto di Blackett. Essendo stato nel frattempo informato che dalla notte prima risultava mancare all'appello una motosilurante americana, osservò con la massima attenzione il relitto per cercare di capire esattamente cosa fosse. Poteva anche trattarsi di una motosilurante, si disse. Il telescopio e il binocolo, tuttavia, non erano abbastanza potenti da consentirgli una visione ben definita. Continuò a scrutare il mare, riferendo i movimenti del relitto.

Subito dopo l'ora di pranzo, il relitto del *PT-109*, dopo aver galleggiato a lungo con la prora verso l'alto, si capovolse. Lo scafo si andava riempiendo d'acqua, e sembrava poter colare a picco da un momento all'altro. Kennedy

aveva studiato le isole circostanti per tutta la mattinata; andando alla deriva, il relitto si era spostato verso l'isola di Gizo, rendendo improponibile una nuotata fino all'isola di Kolombangara. Gizo era occupata dai giapponesi, ma nella zona c'erano altre isolette e atolli corallini, che potevano essere disabitati. Kennedy fece la propria scelta.

«Ragazzi», annunciò, «raggiungeremo a nuoto quell'isoletta laggiù.»

Indicò una minuscola isola dalla riva sabbiosa, coperta da palme di cocco, a poche miglia di distanza.

«Thom», ordinò, «con l'aiuto di Ross, recuperi la tavola sulla quale avevamo fissato il pezzo da trentasette millimetri.»

Ora che la prora era capovolta, il cannone aveva spezzato i cavi di fissaggio inabissandosi sul fondo dell'oceano, seicento metri sotto di loro, ma la grossa tavola usata come sostegno era ancora al suo posto. Thom la liberò, e lui e Ross la fecero galleggiare verso il comandante.

Pappy McMahon stava contemplando le vesciche che gli coprivano le braccia immerse nell'acqua. Era in stato di shock per le ustioni, indebolito dall'esposizione al sole.

«Farebbe meglio a lasciarmi qui, comandante», mormorò. «Credo di essere spacciato.»

«No, Pappy», si oppose con forza Kennedy. «Ce la farai.»

L'equipaggio si riunì ai due lati della tavola, in attesa dell'ordine di cominciare a muovere i piedi.

«Thom», disse il comandante, «lei e Ross baderete a mantenere uniti gli uomini, mentre io porto Pappy.»

Detto ciò, l'equipaggio del *PT-109* cominciò ad avanzare lentamente verso l'isoletta lontana.

Mentre trascorrevano le ore, il gruppetto continuava ad arrancare faticosamente. Kennedy aveva spezzato una delle cinghie del giubbotto di salvataggio di McMahon e si era infilato in bocca le due estremità di tessuto. Pian piano, nuotando a rana, trascinò l'uomo delirante verso la salvezza.

Alla tavola erano aggrappati quattro uomini per lato, col guardiamarina Thom che si spostava avanti e indietro per coordinarne i colpi di piede. Kennedy continuava a tirarsi dietro McMahon. Undici uomini in tutto, in pieno territorio nemico.

Il tenente di vascello John F. Kennedy sentiva lo sfinimento pervadergli tutto il corpo.

Mentre a occidente il sole scivolava dietro la sommità dell'isola di Gizo,

coprì lentamente gli ultimi metri nell'acqua bassa dell'isola di Plum Pudding. Con enorme fatica, riuscì ad alzarsi in piedi. Una volta in posizione eretta, traballò per qualche istante fino a riprendere l'equilibrio sulla terraferma, quindi si chinò verso McMahon, che galleggiava sul dorso nell'acqua bassa.

«Vado a controllare che non ci siano nemici, Pappy», gli bisbigliò. «Torno subito.»

«Faccia attenzione, comandante», mormorò l'uomo in risposta.

Superate le rocce coralline e la sabbia della riva, Kennedy s'immerse nella vegetazione scomparendo dalla vista. Con la sua 38 in pugno, s'inoltrò silenziosamente fra alberi e cespugli. Lunga più o meno quanto un campo da football e larga la metà, l'isola era cosparsa di palme, ma la flora sembrava essere costituita in gran parte da alberi simili a pini dagli aghi allungati, e da cespugli punteggiati dagli escrementi degli uccelli. Nessuna traccia di possibili abitanti, a parte le migliaia di granchi di terra che scorrazzavano ovunque, e di un pipistrello solitario che Kennedy svegliò bruscamente dal sonno.

Il comandante tornò sui suoi passi attraverso la boscaglia, tastandosi la mascella indolenzita. Il tessuto delle cinghie che aveva utilizzato per trascinare McMahon era leggermente ammuffito, e Kennedy aveva inghiottito una gran quantità di acqua di mare. D'un tratto, si sentì rovesciare lo stomaco e vomitò la poltiglia salata fra i cespugli che bordavano la spiaggia. Quando ebbe finito, sollevò lo sguardo e si trovò a osservare lo stretto di Blackett.

Il resto dell'equipaggio stava raggiungendo a sua volta l'isola. I più alti cercavano il punto migliore ove appoggiare i piedi nell'acqua bassa evitando le taglienti formazioni corallifere. Incespicando sul fondo ineguale, i nove avanzarono faticosamente fino alla riva.

Kennedy aiutò Pappy a tirarsi in piedi, quindi gli undici sopravvissuti s'inoltrarono nella boscaglia.

Dopo aver appreso la sorte del *PT-109,* Reg Evans aveva allertato i suoi scout locali affinché cercassero i superstiti. Riusciva ancora a scorgere il relitto, ma le correnti erano mutate, ora, e lo spingevano a nord verso l'isola di Nusatupi. In precedenza aveva richiesto una ricerca aerea, e l'ultimo contatto radio della nottata era stato per informarsi sul suo esito; fino a quel momento, non aveva ricevuto alcuna risposta. Si preparò per coricarsi.

Mentre calava la notte del 2 agosto, gli uomini del *PT-109* cominciarono a rendersi conto appieno della situazione precaria in cui si trovavano. Qualche minuto dopo che avevano cercato rifugio fra la vegetazione, avevano visto una chiatta giapponese avanzare lentamente da sud a nord lungo lo stretto di Blackett, a meno di settanta metri da loro; avevano atteso in perfetto silenzio che si allontanasse, ma l'episodio non faceva che confermare quanto vicino fosse il nemico.

Non appena il natante fu scomparso dalla loro vista, Kennedy chiamò con un cenno Ross e Thom. Allontanatisi di qualche passo, i tre ufficiali tennero una breve riunione.

«Dunque», esordì Kennedy senza giri di parole, «come facciamo a toglierci di qui?»

Gli uomini presero in esame le alternative, peraltro assai scarse, che avevano a disposizione. Tutti convennero sul fatto che, al calare delle tenebre, le altre motosiluranti della loro squadriglia sarebbero tornate a cercarli, ma come sarebbero riusciti a intercettare i soccorritori, al buio?

«L'unica speranza è che uno di noi tenti di raggiungere a nuoto il centro del canale con la torcia da segnalazione», dichiarò alla fine Kennedy, «e, visto che sono quello che nuota meglio, stanotte tocca a me.»

I tre ufficiali annuirono lentamente. Sapevano che nelle acque attorno alle Salomone si aggiravano gli squali. Quello, più la vicinanza dei giapponesi, le forti correnti e lo stato di sfinimento in cui si trovava Kennedy, rendevano l'impresa rischiosa quanto farsi prestare del denaro da uno strozzino arrabbiato.

«Jack», obiettò Ross, «non mi sembra affatto prudente.»

«Che altra scelta abbiamo?» replicò l'amico in tono pacato.

Era una domanda senza risposta.

Dopo qualche ora di sonno inquieto, Kennedy si svegliò e lasciò vagare lo sguardo sul mare: una buia distesa piena d'incognite. Nelle ultime ventiquattr'ore, la sua unità era stata colpita e incendiata da un cacciatorpediniere giapponese. Per aggiungere al danno la beffa, lui e i suoi uomini erano stati costretti a rifugiarsi a nuoto su un'isoletta nel cuore del territorio nemico. Erano privi di cibo, di acqua dolce, di armi adatte a difendersi. Per quanto spaventato come gli altri, Kennedy era pur sempre il loro capo. Se c'era una minima possibilità di salvarsi, l'avrebbe colta, anche se ciò avesse comportato una scorreria notturna nelle acque infestate dagli squali.

Con la sua 38 legata intorno al collo, si calò in acqua cominciando a seguire un banco corallino che si protendeva sotto la superficie verso sud, in direzione del passaggio di Fergusson. All'estremità settentrionale del passaggio si trovava l'isola di Nauru, bordata da una spessa barriera corallina contro la quale le onde s'infrangevano sollevandosi fino a un'altezza di tre metri circa. Il loro fragore rendeva difficoltoso distinguere il rumore dei *PT* che Kennedy aspettava con ansia. Dure escrescenze rocciose gli ferivano i piedi e le caviglie. In certi punti riusciva a camminare lungo il reef con l'acqua all'altezza del torace, in altri il fondale corallino si ritraeva costringendolo a nuotare completamente immerso nel mare buio. Continuando ad avanzare lentamente verso sud, rimase ad aspettare i soccorsi che, lo sapeva, stavano per arrivare.

Le ore passavano e lui era sempre lì nell'acqua, in attesa.

Una volta gli era parso di udire il motore di un battello; aveva fatto dei segnali con la torcia, ma si era trattato di una falsa speranza. Per ore rimase ad aspettare, solo in mezzo alla cupa distesa del mare, sentendo la vita marina sfiorargli le gambe. Dopo il sorgere del sole, arrancò fino a un'isoletta a sud di Plum Pudding e si lasciò cadere sulla sabbia della riva.

Era completamente allo scoperto, ma era troppo stanco per fare un solo passo.

A qualche chilometro di distanza, due degli scout di Reg Evans, Biuku Gasa ed Eroni Kumana, si stavano svegliando sull'isola di Sepu. Durante la notte, i giapponesi avevano sbarcato altre centinaia di uomini sull'isola di Gizo, e i due scout erano ansiosi di riferire la notizia. Fatta scivolare in acqua la canoa ricavata da un tronco d'albero, cominciarono a remare verso l'isola di Kolombangara.

Pur non potendosi definire robusti secondo lo standard occidentale - superavano a malapena il metro e mezzo di altezza - avevano un fisico forte e asciutto. Mentre i remi mordevano l'acqua, intonarono una canzone marinara nel loro dialetto natio, regolando i colpi di pagaia sul ritmo del motivo. A un certo punto, avvistarono dei rottami sul pelo dell'acqua, e si fermarono per recuperarli: arnesi per radersi, qualche pezzo di tessuto color verde militare, una lettera che non erano in grado di leggere. Caricato il tutto a bordo della canoa, ripresero a remare.

Svegliandosi sulla spiaggia sabbiosa, Kennedy scoprì che il sole lo stava arrostendo. Quando provò ad accendere la torcia, vide che l'aveva lasciata

accesa e la batteria si era esaurita. Gettatala da parte, girò lo sguardo verso il nord. Si trovava circa un chilometro e mezzo a sud dell'isola di Plum Pudding; camminando e nuotando, si accinse a raggiungere i compagni.

Durante la notte, il guardiamarina Thom aveva disposto dei turni di guardia: di Kennedy nessuna traccia. Thom temeva che l'amico fosse stato trascinato via dalla corrente o divorato dagli squali, ma c'era ben poco da fare. Non gli restava che badare al resto dell'equipaggio come meglio poteva. Le ustioni di McMahon si stavano infettando. Thom ordinò di recuperare alcune noci di cocco, che apri con un coltello usando il succo per coprire le ferite, senza riuscire tuttavia ad alleviare le sofferenze del compagno. Harris tentò di utilizzare l'olio del cocco per lubrificare le pistole, ma l'esperimento si rivelò fallimentare: il liquido impastò i carrelli, costringendo Harris a smontare tutte le armi per ripulirle.

D'un tratto, Maguire vide una sagoma in mare. «Si sta avvicinando qualcuno», annunciò, puntando il dito.

Ross entrò in acqua e aiutò Kennedy a rialzarsi. Fatto qualche passo, il comandante si bloccò cominciando a vomitare acqua salata. Poi riprese ad avanzare barcollando sulla sabbia, in stato di semincoscienza. Lasciatosi cadere su uno spiazzo appena oltre la spiaggia, riuscì a mormorare con voce spezzata: «Stanotte tocca a te, Barney.»

«D'accordo, Jack».

Anche quella giornata trascorse nell'attesa di soccorsi che non arrivavano.

Johnston e Starkey ammazzavano il tempo cercando di catturare qualche pesce. Zinser si sforzava di tenere a mollo le braccia ustionate nell'acqua salata, ma la cosa non sembrava dare risultati apprezzabili. Ogni volta che si sentiva assalire dall'autocommiserazione, gli bastava lanciare un'occhiata a McMahon. Chiaramente in preda al dolore, l'uomo più anziano sopportava la sofferenza senza un lamento.

Quella notte Ross s'inoltrò a nuoto lungo lo stretto, ma non vide alcun natante.

Reg Evans aveva informato Biuku ed Eroni del relitto del *PT-109*, chiedendo loro di tenere gli occhi aperti nel caso ci fossero stati dei superstiti. I due si fermarono a Kolombangara per riposare un poco, prima di intraprendere il lungo tragitto di ritorno attraverso lo stretto di Blackett, il mattino seguente.

Tornando sull'isola, il mattino successivo, Ross constatò che Kennedy aveva riguadagnato le forze.

«Niente, Jack», gli comunicò disgustato. «Non credo affatto che ci stiano cercando.»

«Stavo pensando», replicò questi, rivolto a Ross e a Thom, «che dovremmo spostarci su quell'isola laggiù.»

Puntò il dito verso sud, in direzione di un'isola chiamata Olasana, distante tre chilometri circa.

«È più vicina al passaggio di Fergusson, e più grande; potremmo trovare qualcosa da mangiare, là, e anche se così non fosse, non saremmo comunque costretti a lunghe nuotate nelle nostre uscite notturne.»

Pur non essendo un gran nuotatore, Thom era pronto a tutto. «Si direbbe che il reef si allunghi in quella direzione», commentò. «Forse è possibile percorrere a piedi gran parte della distanza.»

«Allora è deciso», concluse Kennedy. «Vado a informare gli uomini.»

Quella sera sarebbe stata la quarta dopo l'incidente, ma l'equipaggio parve prendere bene la novità. La tensione stava facendosi sentire, e gli uomini erano felici di poter fare *qualcosa.* Qualunque tentativo era preferibile allo stress che provavano nel doversi limitare ad attendere di essere salvati o catturati. Si misero quindi in marcia verso l'isola di Olasana; qualche ora più tardi, raggiunta la riva, si rifugiarono stremati fra la boscaglia. Le correnti, più forti del previsto, avevano tolto le forze a tutti.

Nessuno raggiunse a nuoto il passaggio di Fergusson, quella notte. Se li volevano, i soccorritori avrebbero dovuto trovarli da soli.

Ristorati dalla nottata di sonno, Biuku ed Eroni sembravano volare sulla liscia superficie del mare. Il signor Evans aveva mostrato loro il relitto di un'imbarcazione attraverso il cannocchiale; si era arenato sulla riva meridionale dell'isola di Nauru, dove le onde si frangevano contro il reef. Decisero di fermarsi a dare un'occhiata lungo la via di casa, magari c'era del cibo o del carburante, a bordo.

«Starmene seduto qui senza fare nulla mi sta uccidendo», borbottò Kennedy, rivolto a Ross. «Facciamo una nuotata fino a Nauru.»

«I nostri aerei dovrebbero passare da quelle parti», convenne Ross. «Magari troviamo un tratto di sabbia sgombro sul quale scrivere una richiesta di aiuto.»

Passate le consegne al guardiamarina Thom, i due uomini coprirono a

nuoto la breve distanza che li separava dall'isola più meridionale fra quelle che delimitavano il passaggio di Fergusson. Considerata la posizione strategica delle isole che si affacciavano direttamente sullo stretto, Kennedy e Ross sospettavano che i giapponesi potessero avervi fissato una base; invece, non vi trovarono tracce di presenza umana. Inoltrandosi fra gli alberi in direzione sud, quando arrivarono in vista dello stretto videro un relitto che aveva tutta l'aria di una chiatta nipponica. Le onde avevano gettato a riva alcune casse; apertane una, Ross scoprì che era piena di caramelle. Dopo essersi rimpinzati, decisero di tornare dai compagni per dividere con loro quel dono del cielo. Mentre camminavano lungo la spiaggia, s'imbatterono in un paio di canoe e alcune latte di acqua dolce; si trattava di imbarcazioni nascoste lì dagli scout, ma Kennedy e Ross non potevano saperlo.

Dopo aver tirato a riva la loro canoa nelle vicinanze della chiatta giapponese, Biuku ed Eroni presero a frugare il relitto. Scoperto un fucile nipponico, se ne impossessarono e tornarono alla barca. Cominciando a remare, girarono casualmente lo sguardo in direzione di Nauru.

«Guarda», esclamò Ross, puntando il dito.

Seguendo l'indicazione dell'amico, Kennedy vide i due uomini a bordo della canoa.

Erano giapponesi?

Non avendo modo di accertarsene, si affrettarono a nascondersi fra la vegetazione.

«Giapponesi?» chiese Biuku a Eroni.

«Non so.»

Vogando furiosamente, i due si allontanarono in direzione nord lungo lo stretto. Se non fosse stato per Biuku, colto da una sete improvvisa proprio in quell'istante, la storia poteva finire in modo del tutto diverso.

«Fermiamoci a Olasana a bere un po' di latte di cocco», propose l'uomo.

Fortunatamente Eroni, passata la paura di un possibile incontro ravvicinato con i giapponesi, accettò.

Su Olasana, Thom rimase a guardare i due che si avvicinavano. Li osservò attentamente; anche a quella distanza avevano tutta l'aria di essere indigeni, ma si trattava di isolani in combutta con i giapponesi? Nel giro di

un istante, prese una decisione che avrebbe segnato il loro destino. Calatosi in acqua, cominciò a chiamare gli sconosciuti a gran voce. I due si fermarono di botto, poi si girarono per fuggire. Fu a quel punto che Thom ebbe un colpo di genio.

«Stella bianca», gridò. «Stella bianca.»

I nativi conoscevano bene l'emblema dipinto sulle ali inferiori degli aerei americani. Per di più, molti di loro sapevano che, aiutando un pilota americano, avrebbero ricevuto una ricompensa.

«Americani», ansimò Biuku.

Così, si risolsero ad avvicinarsi. Con l'aiuto di Thom, nascosero la canoa fra gli arbusti.

Dopo un affrettato conciliabolo, Thom riuscì a convincerli a caricare Starkey per trasportarlo alla base di Rendova. Si trovava a quasi quaranta miglia di distanza, e il mare nello stretto di Blackett si era fatto agitato, ora, ma i tre si avviarono comunque verso la loro meta.

Kennedy aveva caricato le latte di acqua e le caramelle a bordo di una delle canoe. Lasciato Ross di vedetta a Nauru, prese a remare verso l'isola di Olasana. Il piano era dividere il bottino con i suoi uomini, quindi spostarsi tutti a sud, fino a Nauru.

Biuku ed Eroni avevano già imboccato lo stretto di Blackett, quando furono costretti a tornare indietro a causa del peggiorare del tempo. Contemporaneamente, Kennedy stava facendo ritorno a Olasana con l'acqua e i dolciumi. Le due canoe s'incontrarono nei pressi dell'isola e scivolarono insieme verso riva.

Quella notte, Kennedy e Ross tentarono di raggiungere a remi il passaggio di Fergusson, ma la canoa si capovolse e rischiarono di finire annegati. Dopo essere riusciti a tornare a Nauru a nuoto, si abbandonarono al sonno, esausti.

La notte trascorse lentamente, a Olasana. Alcuni dell'equipaggio, non fidandosi di Biuku e di Eroni, rimasero svegli a sorvegliarli. Non sapendo se i locali fossero gente fidata o no, temevano che i due si dileguassero nella notte per andare a denunciarli ai giapponesi in cambio di una ricompensa. D'altro canto, i corpulenti marinai armati di pistola intimidivano sia Biuku sia Eroni; avrebbero voluto spiegare loro che il loro unico intento era rendersi utili, ma il poco inglese che masticavano non consentiva loro di spiegarsi in modo comprensibile. Gli scout di Gizo dormirono tutta la notte, sì,

ma con un occhio solo.

Il mattino seguente, tornando sull'isola, Kennedy si rese conto che era arrivato il momento di fare qualcosa. Doveva conquistare la fiducia dei due indigeni... rappresentavano la loro unica speranza. Afferrato un coltello e una noce di cocco, incise sulla corteccia:

ISOLA DI NAURU

INDIGENO CONOSCE POSIZIONE
È IN GRADO DI GUIDARVI FINO A 11 SOPRAVVISSUTI
SERVE PICCOLA IMBARCAZIONE

KENNEDY

Chiese quindi agli scout di consegnare il messaggio, spingendoli a partire immediatamente per Rendova. Durante una sosta a Raramana, i due mostrarono la noce di cocco a Benjamin Kevu, il capo scout che parlava l'inglese. Sapendo che Evans aveva appena trasferito altrove la propria base, Kevu inviò uno dei suoi uomini a fargli un riassunto verbale del messaggio inciso sulla noce di cocco, mentre Biuku ed Eroni proseguivano il viaggio verso la base americana di Rendova.

Dalla sommità dell'isola di Kolombangara, Reg Evans si era spostato sull'isola di Gomu, al livello del mare. Appena ricevuto il messaggio di Kevu, cominciò a pianificare l'operazione di salvataggio; scribacchiata una risposta, ordinò a sette dei suoi scout di partire in mattinata per Olasana. Il testo del messaggio diceva:

AL SERVIZIO DI SUA MAESTÀ
ALL'UFFICIALE ANZIANO PRESENTE A NAURU

VENERDÌ 11 ANTIMERIDIANE APPRENDO VOSTRA PRESENZA SU NAURU & INOLTRO INFORMAZIONI A RENDOVA TRAMITE DUE LOCALI. CONSIGLIO FERMAMENTE SUO TRASFERIMENTO QUI IN CANOA & NEL FRATTEMPO MI SARÒ MESSO IN CONTATTO VIA RADIO CON AUTORITÀ A RENDOVA & POTREMO FINALIZZARE PIANO PER RECUPERARE IL RESTO DELLA SUA SQUA-

DRA

TEN. A.R. EVANS
RANVR

Prima di far partire le tre canoe, Evans le caricò di provviste: riso, razioni alimentari, sigarette, carne in scatola e papaia locale, pesce bollito e fornelli da campo, lattine d'acqua, fiammiferi, combustibile. Non appena ebbero raggiunto l'equipaggio della motosilurante, gli indigeni si misero al lavoro: usarono fronde di palma per costruire tettoie, cucinarono il cibo, spaccarono noci di cocco in modo che i superstiti potessero berne il dolcissimo latte. Quindi fecero salire Kennedy a bordo di una canoa, lo nascosero sotto rami di palma in modo che eventuali aerei non potessero avvistarlo dall'alto, e si misero ai remi per portarlo da Evans.

Nel frattempo, Biuku ed Eroni avevano raggiunto la base di Rendova.

Erano quasi le sei di sera quando Kennedy emerse dal suo nascondiglio di fronde per stringere la mano a Evans; questi lo accompagnò senza indugi verso una rudimentale baracca, dove i due uomini cominciarono immediatamente a progettare i soccorsi.

«Dica alle barche di passare a recuperarmi», propose Kennedy. «Li guiderò oltre il reef.»

«Ne ha già passate di tutti i colori», obiettò Evans, osservando il biondo, macilento ufficiale: aveva il volto coperto di barba, le labbra e le guance rosse e screpolate. Soltanto gli occhi erano limpidi, accesi da una determinazione che non ammetteva discussioni. «Perché non lascia che ce la sbrighiamo noi?»

«Io torno dai miei uomini, punto.»

«D'accordo. Mi metto in contatto con Rendova.»

Il segnale convenuto per le barche era di quattro colpi in aria. Dopo aver controllato la sua 38 ed essersi reso conto che gli rimanevano solo tre proiettili, Kennedy si fece prestare un fucile da Evans e ripartì con gli indigeni per raggiungere in canoa l'isoletta vicina sulla quale avrebbero atteso le imbarcazioni di soccorso.

Alle otto di quella sera, udì il rombo dei motori ed esplose i colpi convenuti.

Quanto il *PT-157* si fu avvicinato, il tenente di vascello Cluster gli gridò: «Sei tu, Jack?»

«Dove diavolo eravate finiti?»

Issato a bordo, Kennedy si sistemò in un angolo del ponte con Biuku ed Eroni, fermatisi a dare una mano per guidare l'imbarcazione fino alla meta. Le motosiluranti risalirono il canale a tutto gas, e mezz'ora dopo si trovavano al largo di Olasana.

«Rallentate», ordinò Kennedy, «e calate uno zatterino. Vi guideremo attraverso il reef.» Salito a bordo della zattera insieme a Biuku e a Eroni, fece avanzare il *PT-157* attraverso la barriera corallina e, una volta all'interno del reef, cominciò a lanciare richiami verso la spiaggia. «Lenny, Barney, venite fuori.»

L'equipaggio del *PT-109* uscì allo scoperto. Gli uomini stentavano a credere che le loro sofferenze fossero giunte alla fine.

Servendosi dello zatterino, trasferirono i sopravvissuti sulla motosilurante; una volta caricati tutti a bordo, Kennedy indicò al timoniere la via del ritorno attraverso il reef. Erano quasi le dieci di sera quando il *PT-157* raggiunse le acque aperte per fare rotta su Rendova. Appena lanciata la motosilurante a una velocità che sfiorava i quaranta nodi, comparve come per magia una bottiglia di brandy per un brindisi generale.

«Grazie», mormorò Kennedy, rivolto a Biuku ed Eroni.

Sorridendo, Biuku non riuscì a resistere alla tentazione di prenderlo un po' in giro. «Tu perduto barca, non trovarla mai più, ma ancora sei numero uno.»

2
Ho un posto speciale per te nel mio cuore
di Craig Dirgo
2001

«Tu e Dirk andate laggiù e vedete che cosa riuscite a trovare», disse Clive.

Io stavo osservando una carta nautica; nello stretto era indicata una profondità massima di seicento metri circa.

«Che barca usiamo?» chiesi saggiamente.

«Nessun problema; mio figlio Dirk ha parlato col proprietario di un negozio di articoli subacquei del posto, che ha delle barche da noleggiare.»

«C'è altro?»

«Se fossi in voi, prenderei qualcosa contro la malaria, e magari anche contro la febbre tifoidea... insomma, fatevi fare tutte le vaccinazioni possibili.»

Eravamo verso la fine del luglio 2001 e mi trovavo seduto sotto il portico sul retro della casa di Clive, in Colorado. Con una temperatura esterna sui sedici gradi, noi discutevamo di malaria e brezze tropicali, mentre osservavo la mappa di una serie di isolette all'altro capo del mondo.

«Qual è, esattamente, il nostro obiettivo?» volli sapere.

«Stabilire dove non è», rispose lui, «e spassarvela un po'. Sempre la solita storia, giusto?»

Clive aveva una curiosa idea del divertimento.

Qualche giorno prima, raggiunta Phoenix in aereo da Fort Lauderdale, avevo trascorso la notte a casa di Dirk, figlio di Clive e presidente della NUMA, per poi noleggiare un'auto e dirigermi a nord. Dopo aver curato l'editing del materiale a disposizione per questo libro, avevo previsto di salutare Clive e fare ritorno a Phoenix nella mattinata.

«Qualcos'altro?» chiesi.

«State alla larga dai casinò australiani», borbottò lui, «e non fidarti del sistema di Dirk per il black-jack. Vince sempre il banco.»

Partii alle prime luci dell'alba. A un certo punto dell'Arizona caricai un autostoppista navajo che doveva recarsi all'ospedale di Phoenix. Fatto curioso, era il giorno in cui il presidente Bush avrebbe decorato con la medaglia d'onore alcuni *code-talkers* superstiti, che durante la seconda guerra mondiale avevano usato il famoso codice militare segreto basato sulla lingua navajo. Approfittando della coincidenza, indagai col mio ospite circa la filosofia dei nativi americani sull'argomento.

«C'è un ritmo in ogni cosa», mi rispose.

«Dunque, qual è la chiave?»

«Bisogna tenere il ritmo», dichiarò, un attimo prima di cadere addormentato.

Il ritmo di quel 28 luglio fu frenetico. Corremmo di negozio in negozio, cercando di comprare tutto ciò che pensavamo di non riuscire a trovare su Gizo, l'isola che sarebbe diventata la nostra base nelle isole Salomone. Batterie, nastro isolante, attrezzi, ogni sorta di cianfrusaglie. E magliette da regalare, nonché un profondimetro da Wal-Mart.

«Della cima?» proposi a Dirk.

«Comprala.»

«Depuratore per l'acqua?» chiesi, manovrando il carrello in mezzo al centro commerciale.

«Naturalmente.»

«Guarda questi modellini dei personaggi del *Pianeta delle scimmie*», esclamai, passando davanti a un espositore.

La ragazza di Dirk voleva che la accompagnassimo alla prima del film, quella sera, per celebrare il nostro ultimo legame col mondo civilizzato.

«Ci servono assolutamente», dichiarò il mio compagno.

E finirono anch'essi nel carrello.

Per concludere, acquistammo un grosso contenitore di plastica con le ruote ove riporre tutti i nostri acquisti.

Quando Kerrie, la dolce metà di Dirk, venne a prelevarci il mattino seguente per accompagnarci all'aeroporto con la sua nuova Honda, rimase a fissare la montagna di bagagli a bocca aperta. «Impossibile», mormorò.

Alla fine riuscimmo a stipare a bordo ogni cosa, ma per un pelo.

Nel pomeriggio, arrivati a Los Angeles, ritirammo il bagaglio caricandolo su un paio di carrelli e ci avviammo verso il terminal internazionale per il check-in con la Air New Zealand. Ripartimmo quella stessa sera. Il nostro tragitto prevedeva una breve sosta a Auckland, in Nuova Zelanda, e un cambio di aereo per raggiungere Brisbane, in Australia. Arrivati là, avevamo una notte di attesa prima di poterci imbarcare su uno dei voli bisettimanali disponibili per le isole Salomone; decidemmo quindi di noleggiare un'auto.

Dirk guidò fino all'albergo, dove prenotammo una camera.

Poi, attraversata la strada, ci avviammo verso il casinò.

Il giorno seguente, alleggeriti di alcune centinaia di dollari, volammo su un 737 fino a Honiara, la capitale delle Salomone. Honiara possedeva tutto il fascino di Manila dopo la caduta di Marcos. Sporadici black-out ed edifici deserti sembravano rappresentare la regola. Le Salomone avevano subito un recente colpo di stato, e il dipartimento di Stato americano sconsigliava il luogo come meta di viaggio. Incontrammo la signora Keithie Sauders, rappresentante del consolato americano, che ci aggiornò sulla situazione; dopo averci assicurato che non avremmo incontrato difficoltà, ci augurò buona fortuna e ci chiese di tenerla al corrente dei nostri progressi.

Le lunghe tratte in aereo stavano cominciando a farsi sentire; ci buttammo sul letto per qualche ora di sonno. Il mattino seguente, radunato l'equipaggiamento, raggiungemmo in taxi l'aeroporto e salimmo a bordo di un DeHavilland Otter a turboelica per trasferirci sull'isola di Gizo. Il volo si svolse senza avvenimenti degni di nota.

Dall'alto, le Salomone avevano l'aspetto del classico paradiso tropicale

che la gente s'immagina: un mare color smeraldo che lambisce isolette coperte di vegetazione e circondate da un anello di sabbia candida, mentre barchette e canoe sollevano lievi scie sull'acqua.

Il pilota fece scendere il DeHavilland sulla pista erbosa.

L'aeroporto di Gizo è situato sull'isola di Nusatupi, proprio di fronte all'isola principale, e consiste in pratica in una baracca prefabbricata di cemento, un serbatoio per i rifornimenti e un sentiero che conduce a un deposito dove sono ricoverate le piccole imbarcazioni usate per trasferire i viaggiatori via mare sino a Gizo. Sbarcati dall'aereo, ci guardammo intorno e vedemmo avvicinarsi un tizio che somigliava a Yosemite Sam, il baffone dei cartoni animati.

«Dirk, Craig?»

«Lei dev'essere Danny Kennedy», osservò Dirk.

Danny ha una storia personale piuttosto interessante: dopo aver lavorato come elettricista alla costruzione di Disneyland, ha ritirato il proprio denaro e si è messo a girare il mondo. Fatta una breve esperienza come istruttore sub alle Hawaii, ha cominciato a vagare per il Pacifico meridionale fino a che, all'inizio degli anni '80, è capitato nelle Salomone e, avendo trovato di proprio gusto sia la gente del posto sia l'ambiente, ideale per le immersioni, ha deciso di rimanere. È un'istituzione, ormai. Credo si possa affermare senza tema di smentita che quasi tutti i visitatori di Gizo, prima o poi, finiscono per imbattersi in Danny. Eterno ottimista, cordiale con tutti, incline a raccontare barzellette sporche e leggende locali, si sarebbe dimostrato un alleato prezioso. Vive in una splendida casa della città alta con Kerry, la moglie australiana, e la figlia adolescente nata alle Salomone. Oltre a essere ben informato sulla storia del *PT-109*, Danny conosce le acque intorno a Gizo come le proprie tasche.

«Com'è andato, il volo?» s'informò.

«Non troppo male», risposi.

«Siete stati fortunati. Un paio di settimane fa, il pilota è arrivato troppo basso e ha investito una canoa... per fortuna, l'isolano lo ha visto arrivare e si è buttato in acqua. Ma vi posso assicurare che era veramente incavvo.»

«Incavvo?» fece Dirk in tono interrogativo.

Danny parla un curioso miscuglio di inglese, slang australiano e pidgin, la lingua del posto.

«Già», confermò con un sorriso. «Incavolato nero.»

Afferrate un paio di valigie, si avviò verso il deposito delle barche.

Dopo aver caricato i bagagli su una minuscola imbarcazione, attraver-

sammo il breve tratto di mare e ormeggiammo davanti al Gizo Hotel, dove fissammo la stanza e scaricammo la nostra roba prima di avviarci verso l'Adventure Sports, il centro sub di Danny. Gizo è una cittadina di piccole dimensioni e la zona commerciale è tutta raccolta sul lungomare. Proprio di fronte al nostro albergo, sulla sinistra, c'è un mercato all'aperto; a destra c'è un molo in cemento, dove attracca lo sgangherato traghetto locale. Si può ancora ammirare un nastro di asfalto butterato e cosparso di buche, residuo dell'epoca in cui le Salomone erano un protettorato britannico, ma la maggior parte delle strade sono in terra battuta.

Non si può certo definire una città contaminata dal turismo.

I pochi negozi di Gizo appartengono a commercianti cinesi. Varcando la loro soglia, ebbi la sensazione di essere stato trasportato dalla macchina del tempo in un villaggio della California del Nord all'epoca della corsa all'oro, dopo che la vena si era esaurita. La scelta spaziava dalle bacinelle di latta per il bucato ai rotoli di tessuto. Quanto agli alimentari, c'erano cracker al cocco, tonno in scatola aromatizzato al curry e caramelle.

In città ci sono tre ristoranti. Di quello del Gizo Hotel ci stancammo quasi subito; il Nest, nel centro cittadino, aveva persino un televisore collegato al satellite per consentire ai clienti di vedere la CNN; e per finire c'era il PT-109, quello che offriva il cibo migliore.

Il PT-109 è un localino all'aperto adiacente a un edificio a due piani che funziona come alloggio per i sub. Le imbarcazioni di Danny sono ormeggiate lì a un passo, e il suo negozio è proprio di fronte. Se si vuole mangiare al PT-109, bisogna telefonare con un certo anticipo: apre solo se ci sono clienti, e dopo il colpo di Stato succede raramente.

Parlando in generale, Gizo è un'isola non contaminata dai simboli del capitalismo. Come luogo turistico, sarebbe già stato probabilmente cancellato dalle cartine se non fosse per alcuni fattori piuttosto importanti. Il primo è l'acqua: una meraviglia, un mondo sommerso di bellezza indescrivibile. Coralli di ogni tipo, pesci di tanti colori che viene voglia di avere un prisma per centuplicarne lo splendore, una temperatura ideale.

Il secondo fattore è rappresentato dalla gente: gli isolani delle Salomone sono le persone più cordiali che vi possa capitare d'incontrare. Infinitamente pazienti, sempre sorridenti, vi fanno sentire a casa vostra. Con l'economia in rovina, i locali tirano avanti facendo del proprio meglio, ma la situazione è critica. Posso solo sperare che le cose migliorino al più presto; l'isola ne ha disperatamente bisogno.

Per le due settimane successive, Gizo e la sua gente sarebbero stati la

nostra casa.

Dirk e io avevamo convenuto che la procedura migliore fosse, come prima cosa, cercare di localizzare il relitto segnalato da Reg Evans sul reef al largo dell'isola di Nauru. Come imbarcazione da ricerca avremmo utilizzato uno dei battelli per le immersioni di Danny, dotati di aggeggi dalla forma affusolata con un telo in PVC come tendalino e di due panche gemelle lungo i fianchi con alcuni fori dove infilare i serbatoi. Lunghi circa sei metri, spinti da uno o due motori fuoribordo, sono perfetti per piccoli gruppi di sub ma un po' troppo esposti alle intemperie per le operazioni di ricerca. Danny procurò e piazzò a metà barca una sedia pieghevole, di fronte alla quale sistemammo il grosso contenitore di plastica acquistato a Phoenix appoggiandovi sopra il gradiometro che avremmo azionato a turno. Per la navigazione, avevamo un GPS che reggevamo con le mani.

L'insieme era tanto lontano dai lussuosi battelli da ricerca che si possono ammirare su Discovery Channel quanto noi lo eravamo da un Hard Rock Café. Quella spedizione si poteva tranquillamente collocare all'ultimo gradino della scala tecnologica. Nei primi giorni, venti e correnti ci furono favorevoli, consentendoci di lavorare lungo la linea di risacca appena al di là della cengia di coralli al largo dell'isola di Nauru. A parte un obiettivo dall'aria promettente, il fondo della zona non ci fornì alcuna segnalazione magnetica. Le operazioni si svolgevano in questo modo: la mattina, facevamo colazione al Gizo Hotel con toast, qualche fetta di mango o ananas, e magari una manciata di cereali. Poi, trasportavamo il nostro contenitore di plastica con l'attrezzatura fino al negozio di Danny. A volte, quelli del ristorante ci preparavano qualcosa per il pranzo - dei sandwich con uova e insalata - ma in genere ci fermavamo nel negozio di Wing-Sun ad acquistare scatole di tonno, cracker e bottiglie di acqua fredda. Assicuratoci il pasto, proseguivamo fino al negozio e caricavamo l'equipaggiamento sulla barca. Una volta a bordo, venivamo raggiunti da uno dei ragazzi che pilotavano le barche di Danny e davamo inizio alle ricerche.

Appena lasciatoci il molo alle spalle, calavamo in acqua la sonda del gradiometro e lasciavamo che si regolasse automaticamente, un processo che in genere richiede una mezz'ora circa. Come zavorra per la sonda, usavamo una pietra attaccata a una sagoletta progettata per spezzarsi nel caso avessimo urtato il fondo, cosa che si verificò almeno una dozzina di volte. Per tenere il cavo lontano dalle eliche, lo fissavamo alla fiancata della barca facendo sporgere un vecchio remo sul lato di dritta. Tutti espedienti di

fortuna, che tuttavia sembravano servire egregiamente allo scopo.

Assestatosi il gradiometro, lo ritiravamo e ci spostavamo nella zona di ricerca con un tragitto che richiedeva più o meno mezz'ora. Una volta sul sito, iniziavamo il pendolamento usando il GPS per procedere in linea retta lungo la griglia. A quel punto, non ci restava che fare avanti e indietro a caccia di un obiettivo. Verso mezzogiorno, accostavamo all'isoletta più vicina e scendevamo a terra per mangiare un boccone e annaffiare le palme, prima di tornare a bordo per affrontare una nuova linea di griglia. Il pomeriggio, di solito, portava la pioggia; essendo praticamente allo scoperto, tentavamo di riparare al meglio il gradiometro e, se la precipitazione si prolungava o si faceva violenta, tornavamo a Gizo e aspettavamo che passasse.

Alla fine della giornata, eravamo esausti. Il rombo incessante del fuoribordo a pochi centimetri dalle orecchie, il rollio della piccola imbarcazione e l'umidità implacabile si facevano sentire. Dopo il rientro a Gizo, in genere verso le cinque di sera, percorrevamo gli ottocento metri che ci separavano dall'albergo per fare una rapida doccia e cambiarci. Poi, se si era di lunedì, mercoledì o venerdì, potevamo dedicarci alla lettura del giornale delle isole Salomone: una pubblicazione di sei, otto pagine circa zeppa di buffi errori di ortografia. Uno dei titoli proclamava: «Serpente incinto trovato sotto casa», con la foto degli scopritori con l'animale fra le mani. Il giornale era una fonte costante di divertimento.

Si cominciava a servire la cena alle diciotto e trenta. Nell'attesa, di solito ci dedicavamo a interminabili partite di gin rummy o black-jack. Difficilmente c'erano variazioni nel menu: *kingfish* con riso e un ciuffo d'insalata, o granchio al chili con riso e un ciuffo d'insalata. E qualche imitazione di piatti cinesi.

Nelle due settimane in cui rimanemmo in città, assistemmo all'arrivo di alcuni sub. Cinque o sei australiani erano giunti in aereo insieme a noi e si erano trattenuti per qualche giorno. Erano venuti per immergersi nel punto in cui si trovava lo scafo della nave da trasporto giapponese *Toa Maru*, un relitto ben conservato e ancora pieno di merce che attira a Gizo parecchia gente.

Dopo qualche giorno dal nostro arrivo, spuntarono altri turisti. Avendo constatato negli anni che serviva solo a complicare le cose, avevamo chiesto a Danny di non fare parola della nostra missione con nessuno; la cittadina, tuttavia, era talmente piccola e i turisti così pochi che dopo qualche ora, ne sono certo, tutti conoscevano il nostro obiettivo.

Di quando in quando, durante la settimana, Danny organizza un picnic sull'isola di Plum Pudding (ormai chiamata da tutti l'isola di Kennedy), dove i suoi uomini cucinano pesce appena pescato e riso su un fuoco da campo. Il pesce viene generalmente mangiato a mo' di sandwich con del pane fresco, ed è servito su una foglia staccata dall'albero più vicino. Primitivo, ma divertente. Una settimana dopo il nostro arrivo, ci recammo sull'isola verso l'ora di pranzo per unirci ai sub. Oltre a una ventina di adolescenti in gita esplorativa al Pacifico meridionale, vi trovammo tre nuovi sub. Poiché Danny mi aveva accennato che venivano dall'Arizona, mi avvicinai per dare il benvenuto ai miei compatrioti americani. Dopo essermi presentato, dissi: «Danny sostiene che abitate in Arizona».

«Sì», confermò l'uomo.

Intanto, si era avvicinato anche Dirk. «In che città?»

«Dalle parti di Phoenix», spiegò una delle due donne.

«Il mondo è proprio piccolo», commentai. «Anche Dirk viene da lì.»

«Paradise Valley, più precisamente», precisò l'altra donna con una nota di orgoglio nella voce.

Dirk annuì. A Paradise Valley, una zona molto elegante, risiedevano Clive, la rock star Alice Cooper e una schiera di altre celebrità, insieme a gente che aveva avuto l'acume di acquistare una casa da quelle parti negli anni precedenti.

«Dove, a Paradise?»

«Conoscete la zona?»

«Sicuro», dichiarò con perfetto tempismo Dirk, «ci abito.»

Saltò fuori che erano vicini di casa; abitavano a pochi chilometri di distanza. Dall'altra parte del mondo, in mezzo al nulla, avevamo incontrato dei concittadini di Dirk. Il terzetto si rivelò simpaticissimo. Ted e Sally Guenther erano marito e moglie, ai quali si era unita per l'occasione la sorella di Ted, Chris. Si erano presi un mese di vacanza per sfuggire all'afa estiva dell'Arizona, e viaggiavano per il Pacifico meridionale dedicandosi alle immersioni. Per gran parte del tempo, a Gizo, sarebbero stati nostri compagni di cene dimostrandosi dei buoni amici.

Verso la fine della gita, conoscemmo anche una coppia di australiani, Catherine e George Ziedan, che avremmo rivisto in Australia sulla via del ritorno. Difficile imbattersi in persone più gradevoli. Dopo aver appreso che risiedevamo al Surfer's Paradise, ci rintracciarono in albergo, vennero a prenderci e ci portarono nella loro casa sulle colline sovrastanti la città per un barbecue australiano vecchio stile. Le bistecche erano di dimensioni

tali da far vergognare un texano, i gamberetti grandi quanto delle salsicce. Mi piacerebbe tornare in Australia solo per rivedere George, Catherine e i loro due ragazzi adolescenti, Georgie e Toby. George sembra il personaggio di un racconto di avventure: aggredisce la vita con una grinta che mi è raramente capitato di vedere. Ha progettato e costruito la splendida casa in cui risiede la sua famiglia, disboscando la zona col trattore, creando dei laghetti con un escavatore a cucchiaio rovescio e collegando la casa a uno di essi, ai piedi della ripida collina, con una sorta di teleferica, in modo da potersi lasciar cadere direttamente in acqua.

Ma torniamo alle ricerche.

I giorni cominciavano a confondersi uno con l'altro, mentre perlustravamo le acque basse al largo di Nauru, di Olasana e dell'isola di Kennedy. A parte l'unico obiettivo al largo di Nauru, che il maltempo ci aveva fino a quel momento impedito di ispezionare da vicino, non avevamo trovato nulla. Non solo, Dirk e io non eravamo ancora riusciti a fare una sola immersione.

Forse, è arrivato il momento di prendere in esame un'affermazione che sento ripetere spesso: «Mi piacerebbe venire con te».

No, non vi piacerebbe affatto... per lo meno, non al novantacinque per cento di voi. L'idea che la maggior parte della gente si fa a proposito di una ricerca in mare è quella di una serie di belle giornate con tante immersioni subacquee, punteggiate dal ritrovamento di qualche relitto foriero di onori e gloria. La realtà è fatta di ore e ore di sballottamento in piccole imbarcazioni con l'orecchio costantemente teso a captare il gracidio di qualche recalcitrante strumento elettronico, di mancanza di sonno, di biancheria lavata nel lavandino di una stanza di motel. Dopo di che, il mattino seguente vi alzate e ricominciate daccapo. Secondo una mia valutazione, le immersioni rappresentano meno del cinque per cento dell'intera faccenda.

Questo mi richiama alla mente la storia che mi raccontò un amico, Jedd Ladd, in Colorado. Sapendo che era stato a Woodstock, gli avevo chiesto di descrivermi l'esperienza. «Non credere a tutta la messinscena sul divertimento e il libero amore», mi rispose. «È stato un delirio di gente e fango, senza cibo e con un sacco di pioggia. Ho vissuto in una tenda che perdeva, e i gabinetti erano dei fori nel terreno.»

«Accidenti.»

«La musica, però, è stata grandiosa.»

Lo stesso vale per noi. Il lavoro è monotono, ma ti dà una possibilità di entrare nella storia. Alla NUMA diciamo sempre che se fosse facile, qual-

cuno l'avrebbe già fatto. La chiave di tutto è la tenacia, e la reiterazione rappresenta la norma. Dirk e io ci davamo dentro, giorno dopo giorno, partendo a nord del passaggio di Fergusson, scandagliavamo le acque in una direzione diversa, senza trovare nemmeno l'ombra di un relitto.

Una decina di giorni dopo l'inizio delle ricerche, parlando con Danny del *PT-109*, ci capitò di menzionare Biuku ed Eroni, i due indigeni che avevano soccorso Kennedy.

«Volete parlare con Biuku?» chiese Danny.

«Cosa?» esclamò Dirk.

«Biuku è ancora vivo. È amico mio; abita dalle parti di Vonavona.»

«Andiamoci», sbottò Dirk.

«Storia vivente», commentai io. «Chiamalo e chiedigli se possiamo andare a trovarlo.»

«Non ha il telefono, ma se prendiamo una delle barche e andiamo laggiù, domani, è probabile che riusciamo a trovarlo. Sta invecchiando, e non si allontana mai molto.»

Il mattino seguente, Dirk, Danny, Smiling John - il sempre sorridente guidatore di barche - e io salpammo e, attraversato lo stretto di Blackett, avanzammo lungo il canale diretti a Vonavona. La gita fu come un viaggio in paradiso: acque cristalline e sponde bordate di vegetazione come quelle di un pigro fiume cedevano il posto a distese di sabbia candida e banchi di corallo variopinti a fior d'acqua. Per raggiungere la casa di Biuku ci volle circa un'ora. Dopo aver costeggiato un molo fatto di conchiglie e rocce coralline, balzammo a terra e ci avviammo fra gli alberi fino a un gruppetto di case in legno costruite su pali infissi nel terreno. In un giardino d'angolo, razzolavano libere delle galline che protestarono schiamazzando per la nostra intrusione.

Sotto il portico di una delle casette vedemmo una donna con un bambino fra le braccia, intenta a tirare boccate da una pipa fatta con un tutolo di granoturco.

«Una delle figlie di Biuku», ci spiegò Danny, lasciando cadere a terra il grosso sacco di riso e la noce di betel che avevamo portato in dono.

In pidgin, chiese se Biuku fosse nei paraggi. Apprendemmo che si era recato a Munda: uno dei bambini era malato, e l'ospedale più vicino si trovava là. Ripartimmo dunque per Munda, altri tre quarti d'ora di barca. La sera prima, mi ero consultato con Dirk per decidere cosa potevamo regalare a Biuku; si trattava dell'uomo che aveva salvato uno dei nostri presidenti, e l'atto era passato quasi inosservato. Avevo con me un paio di binocoli

- due ottimi Tasco - che supponevamo potessero piacergli. Danny entrò nell'ospedale, trovò Biuku e lo accompagnò fuori.

Biuku è un uomo minuto, appena sopra il metro e cinquanta, leggermente curvo a causa dei suoi settantotto anni. Danny gli spiegò in pidgin ciò che stavamo facendo, quindi lo aiutò a sedersi accanto a me su un tronco all'ombra di un grosso albero. Srotolata una carta nautica della zona, cominciammo a interrogarlo usando Danny come interprete. La domanda principale alla quale cercavamo risposta era se il relitto sul quale erano saliti lui ed Eroni al largo di Nauru potesse per caso essere quello del *PT-109*. Il fatto era accaduto sessant'anni prima, ma dalle sue descrizioni ci rendemmo conto che doveva trattarsi di un natante giapponese. Chiedemmo notizie su eventuali altri relitti che gli fosse capitato di avvistare più o meno nello stesso periodo; avuta risposta negativa, lo ringraziammo comunque per l'aiuto.

A quel punto, estrassi i binocoli dagli astucci.

«Danny», esordii, «puoi spiegargli che desideriamo ringraziarlo per il coraggio che ha dimostrato salvando quello che sarebbe diventato il presidente del nostro Paese? Chiedigli di accettare questi come un dono da parte del popolo americano.»

A mano a mano che Danny traduceva, vidi un sorriso allargarsi sul volto di Biuku. Gli porsi i binocoli, che si mise al collo guardandosi attorno.

«Ah», disse. «Cannocchiali.»

Pronti a ripartire, cominciammo a scambiarci saluti. Ci stavamo già allontanando, quando Biuku richiamò Danny.

«Ho un posto speciale per te nel mio cuore, Danny», mormorò Biuku in inglese.

Evidentemente, i doni erano stati graditi.

Mentre la spedizione si avviava alla conclusione, entrambi cominciavamo ad avere l'impressione che il relitto dovesse trovarsi in acque più profonde: le nostre ricerche nell'acqua bassa non avevano portato a nulla. Le speranze che avevamo nutrito sul relitto al largo di Nauru erano state spazzate via dalla rivelazione di Biuku che si trattava di una chiatta giapponese. L'ultimo giorno, inoltre, essendosi rimesso il tempo al bello, riuscimmo a immergerci per ispezionare l'obiettivo da noi localizzato in precedenza. Si trattava di una curiosa protuberanza incrostata di corallo, dalle dimensioni approssimative di un grosso blocco motore. I nostri tentativi di ripulire un pezzetto di superficie per vedere che cosa c'era sotto non

ebbero successo. La zona merita un'indagine più accurata in futuro, per accertare di cosa si tratti esattamente, ma siamo abbastanza convinti che sia una vecchia ancora o qualcosa del genere, coperta dalle incrostazioni del tempo. La prossima volta, controlleremo meglio.

Cominciammo a tirare le somme su ciò che avevamo realizzato. Avevamo portato a termine quanto ci eravamo prefissi - scoprire dove non era il relitto - coprendo nel contempo tutte le zone di acqua bassa più promettenti. I tratti di mare circostanti Nauru, Olasana e l'isola di Plum Pudding, oltre a una vasta area più a nord, erano stati perlustrati fino a una profondità di circa sessanta metri. Il *PT-109* non si trovava là. C'erano alcune zone all'interno del reef che avevamo omesso, ma si trattava di siti improbabili, che esulavano dai parametri suggeriti dalla ragione. Il *PT-109* doveva essere in acque più profonde, ed era un fatto positivo: aveva maggiori probabilità di restare intatto.

Era tempo di partire per tornarcene a casa. Sfiniti e ansiosi di riabbracciare la civiltà, ci imbarcammo sull'aereo a turboelica. Dopo un paio di notti al Surfer's Paradise per rilassarci, saltammo su un volo per gli Stati Uniti via Nuova Zelanda.

Pochi giorni dopo il mio rientro a Fort Lauderdale, parlai al telefono con Clive.

«Allora», mi disse, «cosa ne pensi?»

Da anni mi tengo da parte una frase da usare in simili circostanze, una frase tratta dal film *Lo squalo.* «Penso che ci serva una barca più grande.»

«Dunque, avete scoperto dove non si trova?»

«Sicuro, e abbiamo un'idea abbastanza precisa di dove possa essere.»

Perciò, state all'erta: la NUMA tornerà alla carica.*

* Il relitto della prora del *PT-109* è stato localizzato nel maggio del 2002 da Robert Ballard nei pressi dello stretto di Fergusson. Il ritrovamento è stato confermato da esperti della marina statunitense.

PARTE XIV
Il Leonardo da Vinci americano

1
Il Leonardo da Vinci americano
1792, 2001

Anche se non ci capita spesso di trovare ciò che cerchiamo, è comunque una bella soddisfazione riuscire a mettere la parola fine su un frammento di storia in precedenza avvolta nel mistero. Un progetto con tale esito è la ricerca della barca di Samuel Morey, la *Aunt Sally*.

Da quasi due secoli si tramandava la leggenda di una barca colata a picco nelle acque del lago Morey a Fairlee, nel Vermont, un chilometro e mezzo circa a ovest del fiume Connecticut. Col passare del tempo, pittoresche variazioni sul tema avevano finito per stravolgere completamente i fatti.

Ciò che sappiamo è che Samuel Morey era un vero genio, anche se il suo nome e le sue imprese sono note a ben pochi, ai giorni nostri. Nato nel 1763, fu un inventore prolifico i cui esperimenti con luce, calore e vapore precorsero i tempi di mezzo secolo circa. Pur essendo ufficialmente riconosciuto che fu James Watt a inventare la macchina a vapore, Morey è considerato il primo ad averne montata una su un'imbarcazione.

Il suo primo brevetto venne firmato dal presidente George Washington nel 1793, per uno spiedo alimentato a vapore. Il successivo riguardava l'uso del vapore per azionare un battello, e fu firmato da Thomas Jefferson, allora segretario di Stato. Morey costruì lo scafo e il macchinario nella segheria, che fungeva anche da fucina, di sua proprietà. La storia accredita a Morey quanto meno l'aver ideato l'utilizzo delle prime ruote a pale, e viene anche acclamato - magari controvoglia da parte di alcuni storici - per aver costruito il primo battello a vapore funzionante.

La sua prima imbarcazione era minuscola, con spazio sufficiente per un solo compagno di viaggio, ma andava. Fino a oggi, nessuno ha scoperto come si chiamasse quel suo piccolo, storico battello. Il primo viaggio, Morey lo compì da Orford, nel New Hampshire, lungo il fiume Connecticut fino a Fairlee, nel Vermont, e ritorno. Era il 1792, oltre quattordici anni in anticipo rispetto al primo viaggio sperimentale di Robert Fulton lungo il fiume Hudson.

Poco tempo dopo, Morey venne incoraggiato a recarsi a New York per esibire un modello della sua imbarcazione. Là conobbe un facoltoso finanziatore d'invenzioni, il cancelliere Livingston. Profondamente colpito dalla realizzazione di Morey, l'imprenditore lo presentò a Robert Fulton, che rimase anch'egli affascinato dal modellino funzionante di un battello a vapore. Morey venne trattato con grande rispetto da Livingston e Fulton, che suggerirono alcune piccole modifiche. I due newyorkesi gli offrirono diecimila dollari se avesse apportato i cambiamenti proposti e realizzato un

nuovo modello funzionante.

Rientrato a casa, Morey portò felicemente a termine l'opera montando a poppa la ruota a pale, un'innovazione che sarebbe stata utilizzata solo molti anni dopo, su battelli in navigazione lungo il Missouri e il Mississippi. È accertato che, durante le operazioni, Livingston abbia compiuto più di un viaggio fino all'officina di Morey per constatare i progressi e prendere annotazioni sul buon andamento dei lavori.

Quando tornò a New York, Morey venne accolto con grande freddezza e indifferenza. Senza il minimo accenno ai diecimila dollari, Fulton e Livingston si limitarono a sbarazzarsi di lui. I due avevano visto tutto ciò che interessava loro. L'invenzione di Morey non aveva più segreti, non serviva più. Come risultato, Fulton, spalleggiato dalle risorse finanziarie di Livingston e dall'influenza di potenti legislatori locali, riuscì a sfruttare le teorie di Morey e in particolare la ruota a pale per costruire una grossa imbarcazione che passò alla storia come il primo battello a vapore funzionante.

In seguito venne chiaramente dimostrato che Samuel Morey aveva ottenuto i brevetti necessari alla costruzione di battelli a vapore parecchi anni prima di Fulton, e che ci si trovava di fronte a un palese caso di contraffazione. Morey però, descritto come persona schiva e di buon cuore, non se la sentì di affrontare i disagi e il costo di un processo. Probabilmente, si rendeva anche conto di avere poche probabilità di successo, contro i potenti newyorkesi. Di certo fece qualche ricorso, ma senza andare fino in fondo, perdendo tempo e denaro.

Pur avendo sempre avuto la ragione dalla propria parte, l'ingegno di Morey è stato purtroppo dimenticato dai più, se si esclude qualche associazione storica locale.

Morey progettò anche lampade a gas, e riscaldò per anni la propria casa con ciò che chiamava «gas acqueo». Nessun altro registrò più brevetti di Samuel Morey. Costruì dighe, intricati canali d'irrigazione, laghetti artificiali per i pesci in modo da poterne studiare il comportamento. Sono ancora visibili i resti di un condotto da lui realizzato per far scivolare i tronchi fino alla sua segheria. Quando il fiume Connecticut venne aperto alla navigazione, fu Sam Morey a progettare ed erigere le chiuse presso le Bellows Falls, nel Vermont.

Dopo la débàcle subita per mano di Fulton, Morey tornò a casa, a Orford, e riprese a lavorare sulle sue macchine, costruendone una rotativa a vapore e quindi una a vapore trementinico. Nel 1826, brevettò un motore a combustione interna. In enorme anticipo sui tempi, installò il suo primo,

piccolo motore a gas su un vagone. Quando lo avviò, il vagone balzò in avanti andandosi a schiantare contro la parete della sua officina. Batté la prima auto a benzina di Charles Duryea di ben cinquant'anni.

Costruito un motore più grande, lo installò in un'imbarcazione lunga 5,80 metri e larga 1,50, dipinta di bianco con bande rosse e frisate nere. Equipaggiato con ruote a pale laterali, il battello venne battezzato *Aunt Sally*.

Dopo averla raddobbata e dotata di una macchina a vapore, Morey utilizzò la *Aunt Sally* per un anno e più sul lago Fairlee, che in seguito avrebbe preso il suo nome, trasportandovi legname e altri materiali.

Poi, misteriosamente, il primo battello della storia dotato di motore a combustione interna scomparve.

Qualcuno disse che Morey l'aveva fatto colare a picco in un impeto di rabbia, ma un suo amico dichiarò: «Nessuno yankee del Vermont affonderebbe una barca ancora funzionante solo perché è in collera».

Secondo un'altra versione, sarebbe stato sottratto nel cuore della notte dai nemici newyorkesi di Morey, riempito di pietre e fatto affondare. La confessione di tre ragazzi che dichiararono di essere stati loro a colare a picco il battello non fece che rendere più fitto il mistero.

Nel 1874 fu fatto un tentativo di recupero, servendosi di un rampone a strascico, ma le alghe fitte e alte quasi due metri rendevano necessario recuperare e ripulire il gancio ogni pochi metri, vanificando le ricerche.

Altri tentativi vennero compiuti senza alcun successo. Il dottor Harold Edgerton, amministratore della NUMA e geniale inventore egli stesso, ci provò nel 1984 utilizzando un sonar a scansione laterale da lui creato e perfezionato per perlustrare il lago. Neppure lui riuscì a trovare la *Aunt Sally*; per usare le sue eloquenti parole, «detesto arrendermi. Ho partecipato a molti progetti durante i quali non abbiamo trovato quel che cercavamo, altri in cui ci siamo riusciti, e altri ancora in cui abbiamo trovato cose che non stavamo affatto cercando».

Nel luglio del 1999, ricevetti una telefonata da Michael Colin Moore, che credo fosse un discendente di Morey. Dopo aver ricapitolato la storia dell'inventore, suggerì che forse potevo essere interessato a cercare il battello scomparso.

Fatte le necessarie indagini con l'aiuto di Hetser Gardner, curatore della Fairlee Historical Society, accettai di fare un tentativo e contattai il mio vecchio amico esperto di rilevazioni, Ralph Wilbanks, per organizzare una

spedizione. Sebbene il lago fosse già stato perlustrato dal dottor Edgerton, quindici anni prima, con un sonar a scansione laterale, Ralph optò per lo stesso tipo di strumento nella speranza che un sistema di navigazione più nuovo e tecnologicamente avanzato fosse in grado di fare la differenza. Scoprii che la fanghiglia del fondo poteva essere facilmente sondata fino a una profondità di un metro e mezzo, il che m'indusse ovviamente a ritenere che qualsiasi speranza di rintracciare il battello scomparso si fondava in gran parte su un'indagine col magnetometro capace di captare il materiale ferroso utilizzato da Morey per assemblare scafo e motore. Dopo centosettantacinque anni, sembrava probabile che il tutto fosse sprofondato nel fango molle del fondale.

Nel settembre del 2000, Ralph arrivò a Fairlee, nel Vermont, con la *Diversity* al traino; era accompagnato da Shea McLean, suo socio ed esperto in rilevamenti subacquei, al quale si aggiunsero la scrittrice Jayne Hitchcock e suo marito Chris.

Circondato da case pittoresche, il lago Morey è situato in una posizione splendida, al centro di una vallata dominata da boscose colline. Con una superficie di 234 ettari, ha la forma di una lumaca marina e una profondità massima di 12,8 metri. Numerosi sondaggi rivelarono un fondale assai cedevole fino a una profondità di cinque metri e mezzo circa.

Ralph divise il lago in corsie di ricerca sul suo computer. Cominciò quindi ad arare il fondo con un magnetometro al cesio calato dalla fiancata di sinistra, mentre il sensore del sonar a scansione laterale veniva trainato da poppa sul lato di dritta. Due computer erano collegati al GPS. Il software aveva tracciato corsie da quindici metri l'una. Dopo due giorni trascorsi registrando diverse piccole anomalie, fu deciso di verificarne la natura dedicando la terza giornata alle immersioni. Marcato ogni obiettivo con una boa, Ralph e Shea si calarono oltre il parapetto della barca. Una delle anomalie risultò causata da vecchi barili, un'altra da alcune traversine ferroviarie. L'obiettivo più promettente si rivelò essere un pezzo di tubo ricurvo lungo una dozzina di metri.

L'ultimo giorno, mentre si dirigevano verso il molo, vennero accostati da una barca; uno degli occupanti li pregò di cercare il portafogli del barcaiolo, che gli era caduto fuori bordo. Ralph pensò che sarebbe stato come cercare il classico ago nel pagliaio, ma l'uomo insisteva, sostenendo che nel portafogli c'era una medaglia appartenente al figlio del barcaiolo, morto di recente. Ralph e Shea si scambiarono un'occhiata, rendendosi conto di non poter rifiutare.

Dopo aver circoscritto la zona in cui era caduto l'oggetto, Shea si offrì volontario per l'immersione. Sapevano che si trattava di una causa persa; invece, nel giro di tre minuti, Sean riemerse con una mano alzata, stringendo fra le dita il suo trofeo. Con le lacrime agli occhi, il barcaiolo mostrò a tutti la medaglia. Poi, consegnò a Shea due banconote da cinquanta dollari grondanti acqua. Shea cercò di rifiutare, ma l'uomo non volle sentire ragioni. Quella sera, Shea offri la cena a Ralph e agli Hitchcock.

Ralph coprì l'intera superficie del lago da sponda a sponda, trascinando il sensore persino fra le alghe degli argini. Vennero percorse oltre duecento corsie di griglia, senza risultati apprezzabili. Ralph e io siamo fermamente convinti che il battello di Morey non sia mai affondato in quel lago. Quanto alla sua sparizione, è assai probabile che sia stato fatto a pezzi per ricavarne legna da fuoco o da costruzione.

Il vero peccato è che il geniale impianto ideato da Morey, probabilmente il primo motore a combustione interna al mondo, non fosse più disponibile per gli ingegneri venuti dopo di lui, che avrebbero dato un braccio per poterlo esaminare.

I residenti nella zona circostante il lago credono che lo splendido battello di Morey sia ancora là, in attesa di essere ritrovato. Secondo noi, invece, il mistero è stato risolto. La *Aunt Sally* non si trova nel lago Morey; con ogni probabilità, il brillante inventore l'ha fatta a pezzi con le sue mani per recuperare il legname.

Come ha detto qualcuno, nessuno yankee del Vermont butterebbe via una buona barca con tanto di motore.

Post scriptum dell'autore

> La National Underwater and Marine Agency (NUMA) è orgogliosa del proprio record di successi. Nessuno ha mai realizzato tanto con così poche persone e scarso apporto finanziario o tecnico.

Non siamo una grande corporazione - una società petrolifera o un istituto universitario con enormi fondi a disposizione - né un dipartimento governativo con un budget da milioni di dollari. Di conseguenza, riceviamo pochissime donazioni. Douglas Wheeler, uomo d'affari di Chicago e amministratore della NUMA, ha dato un generoso contributo, così come la ECO-NOVA Productions della Nuova Scozia, che mi ha ingaggiato per realizza-

re la serie di documentari *Cacciatori del mare* su relitti famosi. A parte la Schonstedt Instruments, raramente ci è stato offerto equipaggiamento senza pretendere il pagamento del relativo noleggio.

La NUMA è una fondazione di volontari senza scopo di lucro, dedita a preservare il nostro patrimonio marino grazie alla scoperta, alle indagini archeologiche, alla conservazione di relitti di rilevanza storica e dei relativi manufatti. Il nostro obiettivo è altresì quello di sollecitare l'interesse generale nei confronti del nostro passato, presente e futuro marinaro, avviando e sostenendo progetti atti a scoprire ed esplorare siti sottomarini storicamente significativi prima che scompaiano per sempre.

Nostro scopo è anche proteggere tali siti mediante programmi d'informazione pubblica, mettendo a disposizione rapporti e dati sui progressi tecnici realizzati, e perpetuare nel contempo nomi e leggende degli uomini e donne amanti del mare che ci hanno preceduti.

Ho sempre sollecitato contributi, ma le nostre ricerche in nome della storia non danno ritorni economici, e pochi sono disposti a farsi avanti per metter mano al portafogli. Se raccontassi che siamo a caccia di un tesoro, col nostro record di successi avremmo una fila di donatori lunga quanto un isolato cittadino. Vorrei avere una monetina per ogni persona che si è offerta di collaborare mettendo a disposizione fondi, una barca o delle attrezzature, per poi non farsi più sentire.

Forse, che la NUMA sia in gran parte finanziata dai diritti dei miei libri è un fatto positivo.

Perché lo faccio? Come mai do il via a tante spedizioni che spesso si risolvono in un nulla di fatto? La ragione è che, se qualcosa è andato perduto, io devo ritrovarlo.

Perché getto il mio denaro in mare?

La spiegazione, probabilmente, si può trovare nelle parole che uso per spiegare la mia filosofia di vita a chi pensa che dovrei essere rinchiuso in una stanza imbottita con tanto di camicia di forza:

> Quando arriverà il mio momento e mi ritroverò sdraiato in un letto d'ospedale, a due respiri dall'aldilà, mi piacerebbe sentir squillare il telefono. Vedo una splendida infermiera bionda, giovane e formosa chinarsi su di me per accostare il ricevitore al mio orecchio, e le ultime parole che odo prima di scivolare via sono quelle del mio direttore di banca, che mi comunica che il mio conto è in rosso di dieci dollari.

È questo, il modo migliore per andarsene.

Oppure, come dico al pubblico al termine dei documentari della serie *Cacciatori del mare*:

> Adesso tocca a voi alzarvi dal divano e partire per i deserti, le montagne, i laghi, i fiumi e i mari, in cerca della storia.
> Non vivrete mai avventura più appagante.

Elenco delle ricerche e delle scoperte di relitti della National Underwater and Marine Agency (NUMA)

1. *Acteon*
Fregata britannica insabbiata e incendiata nella battaglia davanti a Fort Moultrie, nella Carolina del Sud, durante la guerra rivoluzionaria nel 1776.

2. *Aleksandr Nevskij*
Pirofregata russa che si arenò sulla costa occidentale della Danimarca nel 1868, con il principe ereditario russo a bordo. Tutti salvi.

3. *American Diver*
Sottomarino confederato anteriore all'*Hunley*, affondato mentre veniva rimorchiato davanti a Fort Morgan, in Alabama.

4. *Arctic*
Piroscafo britannico finito in secca sulla costa occidentale della Danimarca nel 1868.

5. *Arkansas* (sudista)
Corazzata confederata che si batté da sola, e vinse, contro l'intera flotta nordista del fiume Mississippi. Incendiata dall'equipaggio per evitarne la cattura a monte di Baton Rouge, in Louisiana, nel 1862.

6. *Blücher*

Incrociatore corazzato tedesco, affondato durante la battaglia del Dogger Bank nel 1916.

7. *Carpathia*
Nave che soccorse i sopravvissuti del *Titanic*. Silurata dall'*U-55* nel 1918.

8. *Carondelet* (nordista)
Veneranda corazzata della marina nordista che combatté più battaglie di qualsiasi altra nave militare nel corso della guerra civile. Costruita da quel genio che fu James Eads, affondò nel fiume Ohio nel 1873.

9. *Charing Cross*
Mercantile britannico silurato nel 1916 da un U-Boot tedesco al largo di capo Flamborough, in Inghilterra.

10. *Chicago*
Mercantile britannico da 10.000 tonnellate silurato nel 1918 da un U-Boot tedesco al largo di capo Flamborough, in Inghilterra.

11. *Colonel Lovell* (sudista)
Ariete confederato protetto con balle di cotone. Speronato e affondato durante la battaglia di Memphis nel 1862.

12. *Commodore Jones* (nordista)
In origine traghetto a New York, trasformato in cannoniera nordista. Distrutta nel 1864 da una sofisticata mina elettrica dei confederati nel fiume James.

13. *Commonwealth*
Mercantile britannico affondato nel 1915 da un U-Boot tedesco al largo di capo Flamborough, in Inghilterra.

14. *Cumberland* (nordista)
Fregata della marina nordista. Prima nave da guerra nella storia speronata e affondata da una corazzata (la confederata *Merrimack*) a Newport News, in Virginia, nel 1862. Oltre centoventi

uomini d'equipaggio rimasero uccisi.

15. *Defence*
Incrociatore corazzato britannico, affondato durante la battaglia dello Jutland nel 1916.

16. *Drewry* (sudista)
Cannoniera confederata che combatté per tre anni sul fiume James prima di essere affondata nel 1865 dal fuoco dell'artiglieria nordista nel Trent's Reach.

17. *Florida* (sudista)
Famoso *raider* confederato che catturò e affondò quasi cinquanta mercantili nordisti durante la guerra civile. Catturato a Bahia, in Brasile, e fatto affondare presso Newport News, in Virginia, nel 1864.

18. *Fredericksburg* (sudista)
Corazzata appartenente alla flotta confederata del fiume James. Fatta saltare in aria dall'equipaggio nei pressi del Drewry's Bluff nel 1865.

19. *Gaines* (sudista)
Cannoniera confederata che prese parte alla battaglia della baia di Mobile. Venne fatta arenare presso Fort Morgan e data alle fiamme nel 1865.

20. *Il cimitero delle navi di Galveston*
Da dieci a dodici unità si arenarono fra il 1680 e il 1880 davanti alla baia di Galveston, in Texas.

21. *General Beauregard* (sudista)
Ariete confederato a ruote laterali che partecipò alla battaglia di Memphis. Gravemente danneggiato, affondò lungo la sponda occidentale del fiume Mississippi nel 1862.

22. *General Slocum*
Battello da crociera newyorkese che prese fuoco e si arenò al lar-

go dell'isola di North Brothers, a New York, nel 1904.

23. *General Thompson* (sudista)
Ariete confederato a ruote laterali. Danneggiato durante la battaglia di Memphis nel 1862, si arenò.

24. *Glückauf*
Prototipo delle moderne petroliere. In secca sull'isola di Fire di New York nel 1893.

25. *Governor Moore* (sudista)
Piroscafo passeggeri convertito in cannoniera confederata. Dopo aver combattuto nella battaglia di New Orleans e avere perso sessantaquattro uomini, venne fatta arenare nel 1862 e incendiata dall'equipaggio per evitarne la cattura.

26. *Great Stone Fleet*
Numerosi rilevamenti nella zona in cui vennero affondate delle vecchie baleniere della Nuova Inghilterra per bloccare l'accesso al porto di Charleston durante la guerra civile.

27. *Hawke*
Incrociatore protetto britannico affondato nel 1915 dal sommergibile tedesco *U-9* a sessanta miglia dalla costa scozzese. Persero la vita 348 uomini dell'equipaggio.

28. *Housatonic* (nordista)
Sloop-of-war della marina nordista. Prima nave da guerra nella storia affondata da un sottomarino, il confederato *Hunley*, nel 1864. Cinque uomini dell'equipaggio dispersi.

29. *Hunley* (sudista)
Il primo sottomarino nella storia che abbia affondato una nave da guerra. Scomparso dopo aver fatto saltare lo sloop-of-war nordista *Housatonic* nel febbraio 1864 al largo di Charleston, nella Carolina del Sud.

30. *Indefatigable*

Incrociatore da battaglia britannico, affondato dalla marina tedesca durante la battaglia dello Jutland nel 1916. Perirono oltre mille uomini dell'equipaggio.

31. *Invincible*
Incrociatore da battaglia britannico affondato dalla marina tedesca durante la battaglia dello Jutland nel 1916. Morirono 1026 uomini dell'equipaggio.

32. *Invincible*
Goletta armata, prima ammiraglia della marina della Repubblica del Texas. Catturò armi e rifornimenti da mercantili messicani e li consegnò al generale Sam Houston. Affondata in combattimento al largo di Galveston, in Texas, nel 1837.

33. *Ivanhoe* (sudista)
Violatore di blocco confederato catturato e distrutto da cannoniere nordiste al largo di Fort Morgan nella baia di Mobile, in Alabama, nel 1863.

34. *Jamestown*
Piroscafo passeggeri requisito dai confederati e in seguito impiegato in combattimento contro la *Merrimack.* Affondato per ostruire il passaggio presso il Drewry's Bluff nel 1862.

35. *Keokuk* (nordista)
Corazzata nordista in esemplare unico con due torri non brandeggiabili, generalmente definita corazzata a ridotto. Colpita da oltre novanta cannonate confederate al largo di Charleston, nella Carolina del Sud, nel 1863, affondò subito dopo la battaglia.

36. *Kirkwall*
Piroscafo britannico arenatosi sulla costa occidentale della Danimarca nel 1874.

37. *L'Aimable*
Nave ammiraglia dell'esploratore La Salle. Arenata nella baia di Matagorda, in Texas, nel 1685.

38. *Leopoldville*
Nave britannica addetta al trasporto truppe, silurata la vigilia di Natale del 1944 al largo di Cherbourg, in Francia. Perirono oltre ottocento soldati americani.

39. *Lexington*
Velocissimo piroscafo a ruote laterali costruito da Cornelius Vanderbilt. Nel 1840 s'incendiò e affondò nello stretto di Long Island, a New York, causando la morte di 151 persone fra passeggeri ed equipaggio.

40. *Louisiana* (sudista)
Grossa corazzata confederata dotata di sedici cannoni. Mai completata, prese parte alla battaglia di New Orleans restando ormeggiata sotto costa. Fatta saltare dall'equipaggio nel 1862 per impedirne la cattura.

41. *Manassas* (sudista)
Prima corazzata costruita negli Stati Uniti e prima a entrare in combattimento. Progettata come ariete, s'incendiò e affondò nel fiume Mississippi durante la battaglia di New Orleans, nel 1862.

42. *Mary Celeste*
Famosa nave fantasma recuperata senza nessuno a bordo. In seguito fatta arenare intenzionalmente sul reef di Rochelais, a Haiti, nel 1885.

43. *Merrimack*
Numerosi rilevamenti effettuati dalla NUMA presso l'isola di Craney, al largo di Portsmouth, in Virginia, nel punto in cui la nave venne fatta saltare per impedirne la cattura. Si ritiene che il relitto sia andato distrutto in seguito a lavori di dragaggio.

44. *Mississippi* (nordista)
Fregata nordista a ruote laterali danneggiata durante la battaglia di Port Hudson, in Louisiana, nel 1863. In seguito finita alla deriva e saltata in aria.

45. *New Orleans*
Primo battello a vapore ad aver percorso il fiume Mississippi. Finita contro un moncone di palo sommerso, affondò di fronte a Baton Rouge, in Louisiana, nel 1814.

46. *Norseman* (sudista)
Violatore di blocco confederato, fu fatto arenare all'isola delle Palme, nella Carolina del Sud, nel 1865.

47. *Northampton* (sudista)
Nave confederata addetta ai rifornimenti, affondata per ostruire il transito sotto il Drewry's Bluff nel 1862.

48. *Odin*
Uno dei primissimi piroscafi svedesi, finito in secca sulla costa occidentale della Danimarca nel 1836.

49. *Patapsco* (nordista)
Monitore nordista della classe Passaic. Combatté per tutta la durata dell'assedio di Charleston, nella Carolina del Sud. Affondò dopo essere finito su una mina confederata nel canale davanti a Fort Moultrie nel 1865. Morti sessantadue uomini dell'equipaggio.

50. *Pathfinder*
Esploratore britannico, la seconda nave nella storia a essere affondata da un sommergibile, e prima affondata da un U-Boot tedesco. Silurato dall'*U-21* nel 1914.

51. *Phillipe* (nordista)
Cannoniera della marina nordista distrutta dai cannoni confederati durante la battaglia della baia di Mobile nel 1864.

52. *Platt Valley*
Piroscafo a ruote laterali, affondato nel 1867 in seguito all'incagliamento sul relitto del *General Beauregard.*

53. *PT-109*

Motosilurante comandata da John F. Kennedy durante la seconda guerra mondiale. Speronata nel 1943 dal cacciatorpediniere giapponese *Amagiri* nello stretto di Blackett, nelle isole Salomone.

54. *Raccoon* (sudista)
Violatore di blocco confederato, catturato e incendiato nel 1863 da una cannoniera nordista mentre lasciava il porto di Charleston con un carico di cotone.

55. *Rattlesnake* (sudista)
Violatore di blocco confederato catturato e dato alle fiamme dalla marina nordista nel 1863, mentre tentava di entrare nel porto di Charleston con un carico di armi.

56. *Richmond* (sudista)
Corazzata confederata che difese la foce del fiume James. Dopo la caduta di Richmond, venne distrutta dall'equipaggio nei pressi del Chaffin's Bluff nel 1865.

57. *Ruby* (sudista)
Violatore di blocco con audaci imprese al suo attivo. Costretto ad arenarsi nel 1864 all'isola di Folly, nella Carolina del Sud, venne distrutto.

58. *S-35*
Cacciatorpediniere tedesco affondato durante la battaglia dello Jutland nel 1916.

59. *Saint Patrick*
Piroscafo da 400 tonnellate che s'incendiò e affondò a monte di Memphis nel 1868.

60. *Shark*
Cacciatorpediniere britannico affondato durante la battaglia dello Jutland nel 1916.

61. *Stonewall Jackson* (sudista)
Violatore di blocco confederato (era il piroscafo postale britanni-

co *Leopard*). Finito in secca sull'isola delle Palme, nella Carolina del Sud, nel 1864.

62. *Sultana*
Piroscafo a ruote a pale laterali incendiatosi lungo il fiume Mississippi. Il più grave disastro navale dell'America del Nord, nel quale perirono duemila soldati nordisti.

63. *U-12*
Sommergibile tedesco speronato e affondato dal cacciatorpediniere britannico *Ariel* al largo della Scozia nel 1915.

64. *U-20*
U-Boot tedesco che affondò il *Lusitania*. Arenato sulla costa dello Jutland, in Danimarca, nel 1916.

65. *U-21*
Il primo U-Boot tedesco che colò a picco una nave nemica. Affondato nel 1919 mentre veniva rimorchiato nel mare del Nord.

66. *UB-74*
U-Boot tedesco affondato con bombe di profondità al largo di Weymouth, in Inghilterra, nel 1916.

67. *V-48*
Cacciatorpediniere tedesco affondato durante la battaglia dello Jutland nel 1916.

68. *Varuna* (nordista)
Cannoniera della marina nordista speronata per ben tre volte durante la battaglia di New Orleans. Le fu riconosciuto il merito di avere affondato sei navi nemiche prima di essere costretta ad arenarsi e venir data alle fiamme nel 1862.

69. *Vicksburg*
Piroscafo mercantile britannico arenatosi sulla costa dell'isola di Fire, New York, nel 1875.

70. *Virginia II* (sudista)
Corazzata confederata che contribuì a impedire all'esercito del generale Grant di attraversare il fiume James per conquistare Richmond. Nel 1865 fu incendiata dall'equipaggio al Drewry's Bluff per impedirne la cattura.

71. *Waratah*
Transatlantico di linea scomparso al largo delle coste africane nel 1909. 211 persone, fra passeggeri ed equipaggio, persero la vita.

72. *Weehawken* (nordista)
Guidò il primo attacco contro Fort Sumter. Affondato durante una tempesta al largo di Charleston, nella Carolina del Sud, nel 1864.

73. *Wiesbaden*
Incrociatore leggero tedesco, affondato durante la battaglia dello Jutland nel 1916.

74. *Zattera paramine*
I resti di una zattera parasiluri usata dal monitore nordista *Weehawken* giacciono in una palude all'estremità settentrionale dell'isola Morris, nella Carolina del Sud.

75. *Zavala*
Piroscafo passeggeri trasformato in unità da guerra dalla marina della Repubblica del Texas. Probabilmente il primo piroscafo armato dell'America del Nord. Arenato nella baia di Galveston, in Texas, nel 1842.

Ulteriori siti storici e reperti

1. *Akron* (nordista)
Dirigibile di tipo rigido della marina statunitense in grado di recuperare in volo mediante aggancio e alloggiare in rimessa nove aerei. Precipitato davanti a Beach Haven, nel New Jersey, nei 1933. Morirono settantatré uomini dell'equipaggio.

2. *L'Oiseau Blanc*

Aereo francese che tentò di aggiudicarsi il premio Orteig, in seguito vinto da Charles Lindbergh, sorvolando l'Atlantico. Il rombo del suo motore venne udito sopra Machias, nel Maine, ma il suo relitto non è mai stato rinvenuto.

3. *La locomotiva perduta del Kiowa Creek*
Zona a est di Denver, in Colorado, dove una piena travolse un treno merci della Kansas Pacific nel 1878. Successive indagini dimostrarono che la locomotiva era stata segretamente recuperata, riparata e rimessa in servizio perpetrando così una frode ai danni della compagnia assicuratrice.

4. *Angelo della palude*
Resti del cannone Parrot da 203 mm che sparò granate da 68 chili nell'abitato di Charleston, nella Carolina del Sud, durante la guerra civile.

5. Le Gemelle
Famosi cannoni usati da Sam Houston durante la battaglia di San Jacinto. In seguito utilizzati durante la guerra civile, quindi occultati da soldati confederati per impedire che venissero distrutti.

Per informazioni più dettagliate sui suddetti ritrovamenti, contattate il sito web:
www.numa.net.

Ringraziamenti

Gli autori sono infinitamente grati a tutte le persone cortesi e disponibili che, con i loro sforzi e i preziosi suggerimenti, hanno reso possibile la realizzazione di questo libro. Ralph Wilbanks della Diversified Wilbanks, John Davis della ECO-NOVA Production, Bill Nungesser, Wes Hall, Connie Young, Robert Fleming, Richard DeRosset, Emlyn Brown, Gary Goodyear, Graham Jessop, Elsworth Boyd, Carole Bartholmeaux, Colleen Nelson, Susan MacDonald, Lisa Bower, John Hunley e Wayne Gronquist.

FINE